

**TEXT FLY
WITHIN THE
BOOK ONLY**

**THE BOOK WAS
DRENCHED**

UNIVERSAL
LIBRARY

OU_192715

UNIVERSAL
LIBRARY

यवतमाळ डिस्ट्रिक्ट असोसिएशन पुरस्कृत ग्रंथमाला-पृष्ठ २१

हिंदुस्थानचा सागरविक्रम

अथवा

(हिंदवासीयांच्या प्राचीन व अर्वाचीन सागरावरील

चळवळीच्या माहितीचीं टिपणें)

११६

लेखक

डॉ. भास्कर महादेव टेंबे,

एल. आर. सी. पी. ॲन्ड एस. (एडिब्रा)

एल. एफ. पी. ॲन्ड एस. (ग्लासगो)

सेविका, आरोग्यशास्त्र, शिशुसंवर्धन, मातृपद, चाळिशी उलटल्यावर,
अन्न आणि शरीर, हिंदुस्थाना तूं कुठें ? वगैरे पुस्तकांचा कर्ता.

ऑ. सेक्रेटरी रायफल असोसिएशन, यवतमाळ, ऑ.

सेक्रेटरी, नारिंगी स्वस्तिक मंडळ, इत्यादि.

(ग्रंथकर्त्यानें सर्व हक्क स्वाधीन ठेवले आहेत).

सन १९४३

किंमत १ रुपये

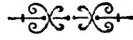
कांहीं एक करतां होतें । न करतां मार्गेचि पडतें ।
यास्तव असावधपण तें । असोंचि नये ।
जो दुसऱ्यावरि विश्वासला । त्याचा कार्यभाग बुडाला ।
जो स्वयेंचि कष्टत गेला । तोचि भला ॥

श्रीसमर्थ रामदास

मुद्रक:-विठ्ठल हरि बर्वे, आर्यभूषण मुद्रणालय,
घ. नं. ९१५/१ शिवाजीनगर, पुणे ४.

प्रकाशक:-डॉ. भारद्वाज म. टेंबे, चवतमाळ (वऱ्हाड)

समर्पण



ज्यांनीं केवळ सौजन्यानें मला बंधुभावानें आपलें म्हटलें ते कैलास-
वासी स्नेही नरकेसरी मोरोपंत अभ्यंकर, दे. भ. शामराव देशपांडे,
पृथ्वीगीर हरिगीर, बाळा भाऊ देशपांडे (दियस), बाबा बल्लाळ,
डॉ. के. ब. हेडगेवार, डॉ. उमचिंगी, दत्तोपंत दाते व सीताराम-
पंत मेहेतरे यांचे स्मृतीस त्याचप्रमाणें ज्यांच्या उग्रतपो-
बलानें कर्तव्यस्मृति जागृत राहिली ते तपस्वी डॉ. बाबा-
साहेब परांजपे, व सहकारी मित्र वे. सं. दासंभटजी अया-
चित, श्रीमंत बाबासाहेब देशमुख, मामा जोगळेकर
दादा सोमण, राजेश्वरराव, श्रीरामसेठ, अण्णा हिवरे-
कर, तात्याजी अणे, रामभाऊ भागवत, भगवंतराव
सास्तीकर, आपाजी जोशी, बळिरामपंत एक-
बोटे, बाळाभाऊ लाखे, रामभाऊ जोशी, पंडित
कानडेशास्त्री, उत्तमराव इटकीकर, जमूलाल
तांबीसेठ, मनोहरपंत देशपांडे, डॉ. अण्णा
धर्माधिकारी श्री. श्री. पांडे, बाबुराव पंडित,
डॉ. पंडित, विष्णुपंत रानडे, दामूअण्णा व
भाऊसाहेब एलकुंचवार, भाऊराव भावे,
बाबा नावलेकर, नी. ब. देशपांडे, भाई
कोतवाल व बाळू दाते यांस यवत-
माळ डिस्ट्रिक्ट असोसिएशन ग्रंथ-
मालेंतील २१ वें पुष्प आदरपूर्वक
व कृतज्ञतेनें अर्पण केलें आहे.

यवतमाळ

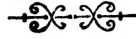
सर्वांचा ऋणी

गुबीपाडवा श. १८६५

भास्कर म. टेंबे.

(सर रघुनाथ पु. परांजपे यांची)

प्रस्तावना



“ हिंदुस्थानचा सागरविक्रम ” या महत्त्वाच्या ग्रंथाबद्दल दोन प्रास्ताविक शब्द लिहिण्याची विनंति मला ग्रंथकर्त्यांनी केली ती मी फार भीत भीतच स्वीकारीत आहे. पुस्तकांतील विषयाचें राष्ट्रीय महत्त्व माझ्या मनावर गेल्या चाळीस वर्षे बिंबलेले असले तरी नाविक किंवा आरमारी बाबींची प्रत्यक्ष तपशीलवार माहिती मला फारशी नाही; किंबहुना सामान्य सुशिक्षित हिंदी गृहस्थास तशी माहिती असणें हल्लींच्या परिस्थितीत फारसें शक्य नाही; असें जरी असले तरी हिंदुस्थानला स्वातंत्र्य मिळवावयाचें व तें निर्वेधपणें उपभोगावयाचें असले तर त्याचा सागरसंसार हल्लींच्यापेक्षां सर्व बाजूंनीं हजारों पटीनें वाढला पाहिजे हें मला समजतें, म्हणूनच या पुस्तकाचें मी मनःपूर्वक स्वागत करीत आहे.

हजार दोन हजार वर्षांपूर्वी हिंदुस्थानाचें दूरदूरच्या देशांशीं पुष्कळ दळणवळण होतें याची साक्ष पाश्चात्य ग्रंथांवरून देखील पटते. पेरिस, स्ट्राबो वगैरे ग्रंथांत हिंदुस्थानाची पुष्कळ माहिती मिळते. रोमन वगैरे पाश्चात्य लोकांचा आपल्या देशाशी निकट व्यापारी संबंध असे. त्याप्रमाणेंच चीन, सयाम, जाव्हा, मलाया, पूर्व आफ्रिका वगैरे भागांत हिंदी व्यापारी, प्रवासी व धर्मोपदेशक जात असत, त्यांतील पुष्कळ ठिकाणीं हिंदी लोकांच्या वसाहतीहि वसलेल्या होत्या, तेथें हिंदु धर्माहि थोड्याबहुत प्रमाणांत चालू होता, वगैरे गोष्टी सर्वश्रुत आहेत. प्रो. राधाकुमुद मुकर्जी यांच्या इंग्रजी ग्रंथांत ही सर्व माहिती संकलित केलेली आहे. त्यामागून अव्वल मराठेशाहीपर्यंत हिंदी जहाजे सगळीकडे दिसत असत. मराठ्यांच्या आरमारानेही इंग्रजांशीं पुष्कळदां दोन हात केलेले होते, आणि कित्येक विजयही मिळविलेले होते.

पण गेल्या शंभर दीडशें वर्षांत ही मर्दुमकी नामशेष झाली व हिंदी नाविक-संसार पुरा नाहीसा झाला. याचीं कारणें अनेक आहेत व त्यांचें सविस्तर विवरण ग्रंथकर्त्यानिं केलेलें आहे. त्यांतील मुख्य कारणें म्हणजे आमची आपापसांतील दुही, व इंग्रज सरकाराची स्वार्थी व सहानुभूतिशून्य राज्यपद्धति. आपणांस जर पूर्वी.

सारखे प्रभावी दिवस पुन्हां पहावयाचे असले, तर आमच्या अपकर्षाचीं कारणें शोधून काढून तीं नाहीशीं करण्याचा प्रयत्न केला पाहिजे; या कामांत या ग्रंथाचा फार उपयोग होईल.

इंग्रज सरकारच्या धोरणांत आतां थोडाबहुत फरक होत चालला आहे असें दिसते. इंग्रज आरमार हिंदुस्थानाचें संरक्षण करण्यास पुरें आहे अशी ऐट आतां मारतां येणें शक्य नाही. वैमानिक प्रगति अतोनात झाल्यामुळे युद्धशस्त्राचें तंत्रही बरेच बदलत आहे. हिंदुस्थानचें प्रबल आरमार असल्याशिवाय चालावयाचें नाही, याची जाणीव आमच्या राज्यकर्त्यांस होऊं लागली आहे, व त्यामुळेच “रॉयल इंडियन नेव्हीचा” जन्म झाला. त्याची बरीच वाढ या युद्धकाली झालेली असली तरी अजून शतपट झाली पाहिजे, व ती झाली तरीही हिंदुस्थान नाविक संरक्षणाच्या बाबतींत स्वयंपूर्ण होईल असें वाटत नाही, मात्र त्याला दुसऱ्या राष्ट्राशीं समानतेच्या दर्जानें वागतां येईल इतकेंच. पुरेशी बॅटलशिप्स, क्रुझर्स, एअर-क्राफ्ट कॅरिअर्स, डिस्ट्रॉयर्स, पाणबुड्या हीं सर्व हिंदुस्थानच्या आर्थिक बलाच्या बाहेर आहेत, परंतु पुढें येणाऱ्या आंतरराष्ट्रीय संघटनेत हिंदुस्थानला जर सन्माननीय स्थान हवें असेल तर आम्हांस प्रबल आरमार पाहिजेच पाहिजे.

प्रबल आरमार व त्याकरितां लागणारे दर्याविर्दी लोक एकदम कांहीं उत्पन्न होत नसून त्याला मोठें व्यापारी नाविक बल पाहिजे. याकरितां आम्हांस आरमाराबरोबरच—किंबहुना त्याच्या आधींमुद्दां—व्यापारी जहाजे जमवावीं लागतील व तीं बांधण्याचे कारखाने देखील आमच्या देशांत झाले पाहिजेत. सिंधा कंपनीनें या दोन्ही दृष्टीनें थोडासा प्रारंभ केला आहे, परंतु तो कितीतरी पटीनें जास्त व्हावयास हवा, व त्यास सरकारची पूर्ण मदत देखील हवी. बहुतेक देशांनीं आपलें अंतर्गत व लगतच्या किनाऱ्यावरील नाविक दळणवळण आपल्या स्वतांच्या राष्ट्रीय-करितां राखून ठेविलें आहे; तसेंच जहाजांच्या निर्मितीस व नाविक वहातुकीस निरनिराळ्या प्रकारांनीं मदतही केली जात असते. त्याप्रमाणेंच आमच्या सरकारनें करावयास हवें, व तें त्यास करावयास लावण्याकरितां सर्व लोकमताचें दडपण त्यावर आणलें पाहिजे.

व्यापाराच्या चडाओढींत प्रतिपक्ष्याला मारून टाकण्याकरितां हजारों उपाय योजिले जात असतात; त्यांना तोंड देण्याकरितां सरकारची व कायद्याची मदत अवश्य पाहिजे, व तसले कायदे करून घेण्याकरितां झटलें पाहिजे. जसें, डिफर्ड

रिबेट्सची पद्धति कायद्याने बंद केली पाहिजे, व वहातुकीचे कमाल व किमान दर ठरवून दिले पाहिजेत. त्याप्रमाणेच पूर्वी आगगाड्यांना फायदा व्हावा म्हणून नाविक वाहतूक बंद करण्याकरिता कांहीं दिवस मुख्य बंदराकडचे रेल्वेचे दर अतिशय कमी करून त्यांचे महत्त्व नाहीसे करून टाकण्यांत आले; तशी स्थिती पुन्हा न यावी म्हणून देशांतील सर्व वहातुकीच्या साधनांवर राष्ट्रीय सरकारचे सारखेच नियंत्रण पाहिजे. हिंदुस्थानच्या किनाऱ्यावर हजारां खाड्या व बंदरे आहेत. पूर्वी तेथे मोठा व्यापार चालत असे; आतां त्या खाड्या ओहरल्या असून बहुतेक निकामी झाल्या आहेत, व तीं बंदरेही बहुतेक बसली आहेत. देशाच्या सुस्थितीच्या दृष्टीने मुंबई, कलकत्ता, मद्रास, कराची, कोचीन असलीं मोजकींच बंदरे पुरेशीं नाहीत. यांशिवाय पुष्कळ छोट्या बंदरांची देशाच्या वहातुकीस फार गरज आहे. याबद्दल मी मुंबईच्या कौन्सिलांत कित्येक वेळां ठराव वगैरे मांडून प्रयत्न केले होते, परंतु याकरितां प्रमाणाबाहेर खर्च करावा लागेल असें सांगण्यांत आले; तथापि असलीं कामे दूरदृष्टि ठेवून राष्ट्रीय हिताचीं म्हणून केलींच पाहिजेत. असल्या व इतर गोष्टी करवून घेण्याकरितां आमच्या पुढाऱ्यांनीं शक्य त्या मार्गांनीं झटावयास हवे, व हातांत असलेल्या सर्व सत्तेचा उपयोग करावयास हवा.

आपला समाज जातिनिष्ठ असल्यामुळे नाविक व्यवसाय कांहीं थोड्या जातीच पूर्वी करित असत. आतां ही जातिबंधने थोडथोडीं शिथिल होऊं लागली आहेत. म्हणून सर्व जातीच्या लोकांनीं या व्यवसायांत पडण्याचा प्रयत्न करावा. आपल्याकडील फारसे विद्यार्थी हल्लीं नाविक शिक्षणाच्या ज्या थोड्याशा सोई उपलब्ध आहेत त्यांचा फायदा घेण्यास येत नाहीत. बहुतेक विद्यार्थी पंजाब वगैरे पर-प्रांतांतील असतात; ही गोष्ट मराठ्यांच्या उज्वल ऐतिहासिक कीर्तीला फार लांछनास्पद आहे. थोडेच शिक्षण झालेल्या मुलांनीं खलाशाचा पेशा स्वीकारावयास हरकत नाही. ज्यांचे उच्च शिक्षण झालेले आहे व ज्यांची गणित विषयांत बरीच प्रगति आहे अशांना आरमारांत कमिशनने मिळण्यासारखी आहेत, व त्यांनीं तशा प्रकारचा प्रयत्न करावा अशी माझी आग्रहाची सूचना आहे. हल्लीं कांहीं तरुण लष्करी कमिशनने मिळवितात, पण नाविक कमिशनने स्वीकारण्यास त्यांना संकोच वाटतो. परंतु या तरुणांनीं हें लक्ष्यांत ठेवावे कीं युद्ध संपल्यावर बहुतेक लष्करांतले कमिशनड ऑफिसर निकामी होऊन पुन्हां दुसरी नोकरी त्यांस पहावी लागणारच. नाविक कमिशनांची गोष्ट अशी नाही. तीं नांवांने जरी

तात्पुरती असली तरी युद्ध संपल्यावर देखील हिंदी आरमार कमी करता येईल असे वाटत नाही, व या ऑफिसरांना कायमची नोकरी लाभेल असा संभव आहे. कमिशन मिळण्याचे दोन मार्ग, एक मिडशिपमन म्हणून सतरा ते वीस वर्षांच्या आंतील मॅट्रिक पास झालेल्या मुलांनी दाखल होणे, व दुसरा वीस वर्षांवरील ग्रॅज्युएट झालेल्या तरुणांनी दाखल होणे. यांतील पहिला मार्गच मला जास्त सोपा व श्रेयस्कर वाटतो. लहान वयांत दाखल झाल्याने नाविक जीवनाची सहज संवय होते. मुख्य ज्या गोष्टीची जरूरी आहे ती म्हणजे नाविक व्यवसायाचा जो उगाच वाऊ वाटत असतो तो घालविणे, व राष्ट्राच्या अभ्युदयाला या व्यवसायाची अत्यंत जरूरी आहे हे मनावर ठसविणे. नुसत्या स्वदेशाबद्दलच्या गप्पांचा उपयोग नाही, तर तरुणांनी प्रत्यक्ष कार्य करण्यास पुढे आले पाहिजे.

असो. ही प्रस्तावना फारच लांबत चालली. पण अगदी जन्मापासून समुद्राचे दर्शन मला झाले असल्यामुळे व कोंकणच्या किनाऱ्यावरील सुवर्णदुर्ग वगैरे किल्ले पाहून आपल्या ऐतिहासिक वैभवाची हरघडी आठवण होत असल्यामुळे या प्रश्नाबद्दल मला फारच कळकळ वाटते. तेव्हा डॉ. टेंबे यांनी हा ग्रंथ लिहून मराठी वाचकांचे लक्ष तिकडे वेधण्याचा जो उपक्रम केला आहे त्याचे मी स्वागत करितो. पुस्तकांमधील सर्वच विधाने किंवा विचार मला संमत आहेत अशांतला प्रकार नाही. काही गोष्टींबद्दल मतभेद असणेही शक्य आहे. तरी या ग्रंथामुळे लोकांच्या विचारांना चालना मिळेल अशी खात्री वाटते. डॉ. टेंबे यांचा नेहमीचा व्यवसाय वैद्यकीचा, परंतु निरनिराळ्या राष्ट्रीय प्रश्नांचा सखोल अभ्यास करून त्यावर ग्रंथ-रचना करण्याचे ते जे काम करित आहेत त्यांचे कौतुक करावे तितके थोडेच.

पुणे, ता. १७-४-४३

र. पु. परांजपे

अभिप्राय



माझे सित्र यवतमाळचे डॉक्टर भा. म. टेंबे यांचा धाख्यीन उद्योग महाराष्ट्रीय वाचकांस बहुश्रुत आहे. राष्ट्रीय व व्यावहारिक आरोग्याच्या बाबतीत विचारपरिप्लुत ग्रंथ लिहून त्यांनीं नानाविध शास्त्रीय माहिती आकर्षक भाषेत समाजाला पुरविली आहे. त्यांची राष्ट्रहिताची कळकळ व त्यांचा दांडगा उद्योग त्यांच्या लेखनांत भरपूर व्यक्त होतात.

हल्लीं त्यांनीं हिंदी नौकासंचाराचा सांगोपांग अभ्यास करून त्याची उत्पत्ति, उत्कर्ष व इंग्रजी अंमलाखाली झालेली अवनति यांचें वर्णन करणारा सुंदर ग्रंथ लिहिला असून तो शक्य तितका लवकर प्रसिद्ध करावा असा त्यांचा विचार दिसतो. त्यांनीं आपला सर्व लेख मजकडे वाचण्यासाठीं पाठविला यावद्दल त्यांचे आभार मानून त्यासंबंधानें मी या चार ओळी अभिप्रायार्थ लिहून पाठवीत आहे.

हिंदुस्थान देश नौकासंचाराला अत्यंत सोईचा असून हरएक प्रकारें प्राचीन आर्थे काळापासून हा आपला व्यवसाय उत्तरोत्तर अतिशय भरभराटीस चढला. त्याकाळीं सर्व दिशांस हिंदुस्थानचा व्यापार वाढून त्यायोगानें देश संपन्न बनला आणि आर्यांची उच्च संस्कृति चारहि खंडांत फैलावली. मोठमोठी उत्कृष्ट गल्बतें येथें बांधलीं जात होती. त्यास लागणारें उत्कृष्ट लांकूड व जहाजें वनविणारे उत्तमोत्तम कारागीर येथें होते, ही गोष्ट आज सांगूनमुद्दां कोणास खरी वाटणार नाही.

प्राचीन काळीं या उद्योगाची वाढ कशी झाली त्याचा वृत्तान्त सांगून, त्यानंतर मध्ययुगांत मुसलमानांचे वेळीं त्याची स्थिति कशी होती आणि शेवटीं एकोणिसाव्या शतकाचे आरंभीं इंग्रजी सत्ता या देशावर स्थापन झाल्यापासून उत्तरोत्तर नौकाबांधणीचा, त्यायोगानें हिंदुस्थानच्या परदेशी व्यापाराचा व शेवटीं सर्व अंतर्गत व्यापाराचाहि या राज्यकर्त्यांनीं संपूर्ण नाश करून इंग्लंडचाच फायदा कसा करून घेतला याचें उत्कृष्ट वर्णन मुद्देसूद आधारांसह श्रीयुत टेंबे यांनीं दिलें आहे. इंग्लंडच्या बोटीचें आयुष्य सरासरीनें बारा वर्षांचें असून हिंदुस्थानांत बनलेल्या बोटी ५० वर्षे पावेतो काम देतात (पृ. ११३) ही स्थिति सर्व जाऊन अज आतां नौकाबांधणीचा धंदा सुरू करण्यास कशी धडपड करावी लागत आहे हा प्रकार विशाखापट्टण येथील श्री. वालचंद हिराचंद यांच्या प्रयत्नांवरून आतां पुनः आपणांस स्पष्ट कळूं लागली आहे.

हा ग्रंथ सर्वथा राष्ट्रहिताच्या दृष्टीने लिहिला असून त्यांत पदोपदी लेखकाची कळकळ व्यक्त होते. त्यासाठी हिंदुस्थानच्या लोकांचे ऐक्य झाले पाहिजे. आपसांतील भांडाभांडीने कायमचे नुकसान कसे झाले हे उद्बोधक रीतीने दाखविण्यांत आले आहे. सारांश, देशाला स्वतंत्रता असल्याशिवाय त्याचा उत्कर्ष होणार नाही, आणि ऐक्य झाल्याशिवाय स्वातंत्र्य नाही असा हा अनन्यगतिक पेंच उत्पन्न झाला आहे. हल्ली सरकार व जनता यांजमधील लढ्याचे बीज यांतच आहे.

मुसलमानांची सत्ता या देशावर कायम होण्यापूर्वी नौकाव्यापाराने देश सुसमृद्ध बनला होता. परंतु पुढे मुसलमानी अंमलांत देशाच्या किनाऱ्यांचे संरक्षण करण्याची जबाबदारी मोगल बादशाहांसारख्या चाणाक्ष राज्यकर्त्यांनी स्वीकारली नाही. कदाचित् हा देश आपला आहे, आपण त्याचे रक्षण केले पाहिजे ही जाणीव त्यांस नसेल. मकैसे जाये करणारे यात्रेकरूपुरतीच नौकांची जरूर त्यांस भासे. म्हणून ईस्ट कंपनीचे व्यापारी येथे मद्रास, मुंबई, कलकत्ता अशा स्थली बंदमूल झाले. हा प्रकार या ग्रंथांत चांगलाच स्पष्ट करण्यांत आला आहे. हिंदी लोकांस इंग्रजांनी प्रथम नालायक बनविले आणि पुढे त्या नालायकीचा डांगोरा ते सर्व जगभर पिटित आहेत (पृ० १२५); सरकाराने हिंदी राष्ट्राची मुस्कटदाबी चोहोंकडून चालविली आहे (पृ० १३६), व्यापारांत येथील लोकांस त्यांनी परावलंबी बनवून आपले खिसे भरले (पृ० १३४). अशा प्रकारचे अनेक भाग व त्यांचे इंग्रजांनीच प्रसिद्ध केलेले आधार वाचले म्हणजे मोठा उद्वेग वाटतो.

एकंदरीत या गहन विषयाची इतकी पूर्ण व सुसंबद्ध माहिती मराठीत एकत्र अशी कोठेच आलेली नाही. इंग्रजीत त्यावर प्रचंड वाङ्मय आहे ते प्रयास पूर्वक धुंडाळून त्याचे सार श्री० टेंबे यांनी मोठ्या कौशल्याने सादर केले आहे. हे एक पुस्तक वाचल्याने पुष्कळ इंग्रजी ग्रंथ शोधण्याची गरज वाचकांस पडणार नाही.

मला वाटते छापण्यास जाण्यापूर्वी एकंदर लेखनावर दुस्स्तीचा हात फिरला पाहिजे. इंग्रजी उतारे टिपांत देणे युक्त होईल. पण हे सर्व प्रकार पुस्तक छापतानाच सिद्ध होऊ शकतील.

ग्रंथकर्त्यास उदार आश्रय मिळून त्यांच्या श्रमांचे चीज व्हावे अशी माझी उत्कट इच्छा आहे. त्या बाबतीत मी त्यांस सुयश चिंतितां.

बानजीनिवास
सॅबस्टॅन रोड वेस्ट
मुंबई ४.

गो. स. सरवेसाई
ता. ९ एप्रिल
स. १९४१

Review on "India's Seapower & Prowess" in Marathi

by Prof. S. V. PUNTAMBEKAR,

M. A. Bar-at-Law.

Prof. of History "Hindu University of Benares"

Dr. B. M. Tembe's "India's Seapower and Prowess" is a book of unique historical and political value. I have not come across a similar book on Indian navy and mercantile marine with such exhaustive historical treatment, depicting its greatness and gallantry, its growth and gradual decay, stating its national need and pointing out the constructive agencies and obstructive factors in its rebuilding and reestablishment as a source of national power & wealth.

The writer has shown great scholarship in its study and deep love of the subject in its presentation. It is a comprehensive book, containing 12 solid, suggestive thought provoking chapters.

From it we find that in the recent past only the Marathas showed a mercantile seasense and a naval defence-consciousness with appropriate sea-character and sea-worthiness. The destruction of their political power by the British led to the loss of their naval & mercantile opportunities & career. Moreover the British political and commercial interests in England systematically destroyed the Indian Mercantile marine & shipbuilding industry which was very advanced & efficient in those times. The author has clearly brought out these aspects of the story of Indian navy & mercantile marine. Then he has lucidly reviewed the indigenous attempts made

to revive its art and glory, the obstructive & destructive policy of our foreign rulers in the past and present. Finally he has given a complete account of the condition of the Indian navy & mercantile marine today. He has stated its drawbacks, given its present organisation and emphasized the needs of a national navy and marine. The book is very useful, suggestive and also inspiring. It is a successful achievement.

Benares.
6-2-43

(Sd.) *S. V. Puntambekar*

पुरस्कार



डॉ. भास्कर महादेव ऊर्फ काकासाहेब टेंबे यांनी लिहिलेला प्रस्तुत ग्रंथ जनते-समोर ठेवण्यास यवतमाळ डिस्ट्रिक्ट असोसिएशनला अतिशय आनंद होत आहे. देशाचे उन्नतीकरिता आवश्यक असलेल्या प्रश्नांचे जनतेस यथार्थ ज्ञान असणे अवश्य आहे व म्हणून राष्ट्राच्या जिवाळ्याच्या प्रश्नांचा अभ्यास करून त्यांचे ज्ञान व्याख्यानद्वारां अगर वाङ्मयद्वारां लोकांना देणे, हा या संस्थेच्या उद्देशांपैकी एक प्रधान उद्देश आहे.

राष्ट्राचे उत्कर्षास दर्याविर्दी जीवन किती मोठ्या प्रमाणांत कारणीभूत होतें, हें इंग्लंडचे इतिहासावरून स्पष्ट कळून येतें. आज विमानविद्या झपाट्याने प्रगती करीत असली तरीही जगाच्या युद्धकालीन वा शान्तताकालीन जीवनांत नाविक विद्येचें स्वतंत्र स्थान आहेच, असें अनुभवास येतें. भूतकालीं हिंदुस्थाननेंही नाविक जीवनाकडे दुर्लक्ष केलें नसून त्या त्या कालांतील मानवी ज्ञानाच्या प्रगतीच्या मानानें भारताचें दर्याविर्दी जीवन मागसलेलें होतें असें म्हणतां येणार नाही. परंतु गेल्या शताब्दींत मात्र इतर स्वतंत्र राष्ट्रे नाविक विद्येच्या अनेक अंगोपांगांत झपाट्याने प्रगति करीत राहिलीं आणि परतंत्र हिंदुस्थानला मात्र त्याच अवधींत या विद्येंत शेवटचा नंबर मिळाला. हिंदुस्थानास प्राप्त झालेली ही स्थिति अत्यंत लाजिरवाणी असून ती पालटणें अवश्य आहे, सध्यां सुरू असलेल्या जागतिक संग्रामांत हिंदुस्थानच्या नाविक जीवनाचा भाग्योदय होईल, अशी अंधुक आशा उत्पन्न झाली आहे. डॉक्टरसाहेबांनीं प्रस्तुत ग्रंथांत भारताच्या नाविक जीवनांचा भूतकालीन इतिहास, वर्तमान परिस्थिति व भविष्यकालीन आशाआकांक्षा यांचें यथातथ्य चित्रण केलेलें वाचकांना आढळून येईल आणि आतांपर्यंत उपेक्षिलेल्या राष्ट्रीय जीवनाचे एका अतिशय उपयुक्त अंगाची महती कळून येईल, अशी आम्हांस खात्री आहे.

श्री. टेंबे यांचा व्यवसाय डॉक्टरीचा, वयास साठ वर्षे उलटून गेलेलीं. असें असूनही तरुणास लाजवील, अशा उत्साहानें, जिज्ञासेनें व चिकाटीनें त्यांनीं अत्यंत

परिश्रम करून हा बहुमोल ग्रंथ तयार केला व तो जनतेसमोर ठेवण्याचें श्रेय या संस्थेस दिलें याबद्दल डॉक्टरसाहेबांचे आम्हीं अत्यंत आभारी आहों.

डॉक्टरसाहेबांचें उदाहरणानें जनतेंत विशेषतः सुशिक्षित तरुणांत जिज्ञासा वृत्ति वाढीस लागो व त्यामुळें वाङ्मयांत उपयुक्त ग्रंथांची वरचेवर भर पडत राहो, अशी परमेश्वराजवळ प्रार्थना आहे.

यवतमाळ डिस्ट्रिक्ट
असोसिएशन, कचेरी
यवतमाळ, ता. ५ मार्च १९४३ }

भी. ह. जतकर
उपाध्यक्ष
यवतमाळ डिस्ट्रिक्ट असोसिएशन

लेखकाचें निवेदन.



“ नीचैर्गच्छत्युपरिच दशा चकनेमिकमेण ” या वचनोक्तीप्रमाणें आजकाल चक्राच्या फेऱ्यांत सांपडलेल्या भारतमातेचें स्वातंत्र्य नष्ट होऊन तिला जरी पार-तंत्र्य आलें असलें तरी भाव तैसे फळ या न्यायानें हिंदवासीयांच्या मनांत स्वातंत्र्य-लालसा व सद्भावना असतील व ते सतत “ आधीं भगवंतांचें अधिष्ठान ” ठेवून जर चळवळ करतील तर त्या प्रयत्नांत सामर्थ्य उत्पन्न होईल व या सामर्थ्यातूनच ईप्सित स्वातंत्र्य मिळेल. आज निराशेचा आश्रय करून बसणाऱ्या हिंदूबांधवांस मागील इतिहास हांक मारीत आहे, त्यांस जागे करीत आहे व स्वच्छ सांगत आहे कीं हिंदू-मातेच्या सुपुत्रांनीं हताश न होतां प्राप्त कालाकडे नजर द्या व यांतूनच मार्ग काढ-ण्याचा प्रयत्न करा. त्रामून वैतागूं नका. एक काल असा होऊन गेला कीं ज्या-प्रसंगीं भूमिसागर व अंतरिक्ष यांवर तुमच्या आर्य पूर्वजांनीं ताबा गाजवून हिंदुस्था-नला जगतांत सर्वोच्च स्थान प्राप्त करून दिलें होतें. आज परदास्यांत सांपडल्यानें आपल्या अंगीं जडूं पाहणाऱ्या दास्य गुणांचा त्याग करा. आपलें काय गेलें याचा विचार करा व परत प्रयत्नास लागा. वैभव तुम्हांकडे धांवून येईल पण त्यासाठीं तुम्हांस अनेक दिव्यांतून पार पडावें लागेल.

हिंदुस्थानच्या भोंवतालीं चार हजार मैल दूरवर समुद्र पसरला असून तो देश आज सागरारूढ कां होऊं शकत नाही व आपण खरोखरीच इतकें नालायक व अज्ञानी होतो व आहोंत कां कीं आपणाला समुद्रवर्चस्व व सागरव्यापार यांचें महत्त्वच पटलें नाही ? लहानशा बेटाभोंवतीं पसरलेला समुद्र आहे असे देश आज जगावर आपलें स्वामित्व स्थापून वैभवांत लोळत असलेले पाहतो व एवढा मोठा विस्तीर्ण देश हिंदुस्थान कीं ज्यास नुसत्या तीन बाजूंवर वेष्टण घालण्यास समुद्रास ४००० मैल पसरत जावें लागले, त्या देशांतील लोकांचें मालकीचीं बंदरेही दुसऱ्यांच्या ताब्यांत राहून तिथून वाहेर जाण्या-येण्यासाठीं खुद्द देशाच्या मालकांलाही परवा-नगीं लागायी, यांचें कारण हिंदुस्थानवासीयांत सागरज्ञान व सागरमन (Sea sen-
se) नाही हेंच खरे कीं काय ? याचा विचार फार वर्षे मनांत ठेवून घालीत असतां त्याचें निराकरण करण्यासाठीं माहिती गोळा करण्याचें ठरविलें व त्या उद्यो-

गास लागली. अगदीं अलीकडच्या काळांतील ऐतिहासिक कादंबरी सावळ्या तांडेल वाचण्यांत आली त्यावेळीं त्यांतील टिपांत दिलेलीं वर्णनें वाचलीं. समुद्रावर सर्व पाश्चिमात्य देशांतील व अरबी व शिद्दी नाविकांस आपल्या दराऱ्यांत ठेवणाऱ्या आंग्रे घराण्याच्या पराक्रमांचीं लहान मोठी वर्णनेंही वाचलीं पण ऐतिहासिक पोवाड्यांत त्यांचा पोवाडाही नाही. त्यानंतर साहित्यसम्राट तात्यासाहेब केळकरांचे 'मराठे आणि इंग्रज' हें पुस्तक वाचून एक स्फूर्ति झाली परंतु इतर माहितीच्या अभावीं तिला तसेंच दाबून ठेवलें. मग वाचतां वाचतां प्रोफेसर राधाकुमुद मुकर्जी यांचें पुस्तक वाचून टिपणें केलीं व इतर पुस्तकें गोळा केलीं. सन १९३१ पासून हें चाळ, तें पहा, असें करतां करतां १९३९ मध्यें सर्व राष्ट्रांचें युद्धसामर्थ्य पाहून त्यांत हिंदुस्थानचें स्थान काय याचा विचार करून एक टिपण तयार करून छापलें व नंतर हिंदुस्थानच्या प्राचीन अर्वाचीन सागराचा अभ्यास केला व त्यांतून तयार केलेलीं टिपणें एकत्रित करून प्रस्तुत छोटेलानी पुस्तक लिहिलें. "आपली आपण करी स्तुति । स्वदेशीं भोगी विपत्ति । सांगे वडिलांची कीर्ति । तो एक मूर्ख " ही श्रीसमर्थ वचनोक्ति आहे पण केवळ वडिलांची कीर्ति सांगणारा मूर्ख. परंतु सत्य कथन करून त्यांतून स्फूर्ति घेणें खास मूर्खपणाचें नाही. व या न्यायानें हिंदुस्थानचा प्राचीन सागरविक्रमाचा इतिहास हिंदवासीयांस खास स्फूर्ति-दायी होईल हें समजून आपल्या मातृभार्षेतच ही माहिती लिहून प्रसिद्ध करण्याचें ठरविलें. ज्या संस्कृतींत जन्मलों ती जगतांतील आजवरील सर्व संस्कृतींत उच्चतम आहे, हा दृढविश्वास असल्यानें आर्य लोकांनीं हिंदुस्थानांत राहूनच तिचा प्रसार सर्व जगतावर खास केला असला पाहिजे व त्यासाठीं समुद्रावरही भूपृष्ठाप्रमाणेंच सत्ता गाजविली असावी हाहि विश्वास लेखकाचा होता. परंतु नुसत्या विश्वासानें कामें न होतां कांहीं गोष्टीस पुराव्यांचीही आवश्यकता असते व प्राप्त परिस्थितींत भेदरून गेलेल्या राष्ट्रांतील न्यूनगंड संघटकांस तर या पुराव्यांची अधिक आवश्यकता असते.

मानव संस्कृतीचा इतिहास फार पुरातन आहे याचा पुरावा "जीवभूतः सनातनः" या भगवंताच्या सदुक्तीतच आहे परंतु ईश्वरावर विश्वास नसलेल्या व पुरोगामी शास्त्रांचाच (Science) बडेजाव करणाऱ्या लेखकांस समजण्यासही आज उपलब्ध झालेल्या भूमध्यसमुद्राच्या माहितीप्रमाणें हा इतिहास निदान चाळीस हजार वर्षे तरी मागे नेतां येतो. या मागील संस्कृतीच्या इतिहासापैकीं आज तरी

ऋग्वेदाइतकें जुनें लिखाण दुसरे उपलब्ध नाही व म्हणून ऋग्वेदकालापासून आज-तागायत सुमारे ८०००-१०००० वर्षांच्या कालातून या गोष्टीचा शोध घेणे भाग पडते. आर्यांनी ऋग्वेद कालापासून इ. स. १७८३ पर्यंत समुद्रावर वर्चस्व ठेवलें व पराक्रम गाजवले हा इतिहास कमीअधिक प्रमाणानें उपलब्ध असल्यानें तो वाचल्यास हिंदवासीयांच्या उदासीन मनांत पुनश्च आशांकुर उद्भवून तो कार्यप्रवण होईलच होईल या भावनेनेंच सर्व टिपणें एकत्रित करून हें पुस्तक महाराष्ट्रीय जनतेसमोर मांडण्याचें धाडस केलें आहे. अधूनमधून स्वतःचे विचार मांडले असले तरी माहिती सर्व जुनीच आहे व त्यांत माझ्या पदरचें असें कांहींच नाही. “कर्म केलेंच करावें। ध्यान धरिलेंच धरावें। विवरलेंच विवरावें। पुन्हा निरूपणी।” या श्रीसमर्थोपदेशानुसार बुद्धिमान लोकांनी लिहून ठेवलेल्या गोष्टींना एकत्रित करण्यांत चातुर्थ्य, कल्पकता, विद्वत्ता कांहींच नाही; कारण सर्वच उसनें घेतलेलें असाही दोष पत्करून यापासून जर यदाकदाचित् या विषयाची महाराष्ट्रीयता जागृति होऊन त्यांच्यांत सागरवर्चस्वाच्या महत्त्वाकांक्षेचा विचार रुजला तर बरें होईल, या एकाच भावनेनें हें लिखाण पुढें ठेवीत आहे. याहून या ग्रंथास अधिक किंमत नाही हें प्रांजलपणें सांगितलेलेंच बरें. असो.

या पुस्तकास प्रस्तावनेदाखल चार शब्द लिहावें अशी विनंति केली असतां ती मान्य करून पुस्तकास प्रस्तावना लिहून दिल्याबद्दल मी सर रघुनाथ-राव परांजपे (रॅग्लर) सेक्रेटरी ऑफ स्टेट फॉर इंडिया यांचे कौंसिलचे माजी सभासद यांचा फार आभारी आहे व माझी विनंति सरसाहेबांकडून मान्य करवून देण्यांत ज्यांचा प्रमुख भाग ते लोकनायक बापूजी अणे यांचाही मी फार आभारी आहे. ज्या ज्या ग्रंथकर्त्यांच्या पुस्तकांचा मला उपयोग झाला त्या सर्वांचे मी मनःपूर्वक आभार मानतो. या पुस्तकांत अगदीं १९४२ पर्यंत माहिती देण्यासाठीं उपयुक्त अशी सरकारीरीत्या प्रसिद्ध झालेली पुस्तकें मिळवून देण्याचें श्रेय माझे स्नेही गोविंदराव देशमुख बॅरिस्टर M. L. A. (मध्यवर्ती) यांस असोन त्यांच्या विनंतीस मान देऊन सर्व यच्चयावत् माहितीचें लिखाण व व्याख्यानांची टिपणें मजकडे ताबडतोब पाठविल्याबद्दल डी. सी. स्मिथ लेफ्टनंट हेडमास्तर रॉ. ने. व कॅप्टन जे. रॅलन्ड यांचे आभार मानणें माझें कर्तव्य आहे. ज्युबिली लायब्ररी यवतमाळच्या अधिकाऱ्यांनी व डिस्ट्रिक्ट असोशियनच्या चालकांनी, व शारदाश्रमांच्या संचालकांनी, मला लागतील तीं पुस्तकें वाटेल

तेव्हां नेण्याची व वापरण्याची मुभा दिली याबद्दल मी त्यांचा ऋणी आहे. पुस्तकाची प्रेस कॉपी करून देण्याबद्दल व दुसरी एक प्रत लिहून देण्याबद्दल माझे स्नेही रा. स. ह. बल्लाळ व रा. व. ज. लाखे यांचा मी आभारी आहे. रा. बाबासाहेब बापट वकील यांनी शब्दसूची तयार करून दिली याबद्दल त्यांचे व चित्रे काढून देण्याबद्दल माझे तरुणस्नेही रा. रामभाऊ दामले वकील यांचे आभार मानावे तितके थोडेच होतील. बॅरिस्टर श्री. व्यं. पुणतांबेकर, प्रोफेसर बनारस विश्वविद्यालय व रिसायतकार गो. स. सरदेसाई यांनी लेखी प्रतीवरून आपलें ग्रंथनिरीक्षण मजकडे अल्पावधीत पाठविल्याबद्दल त्यांचाही ऋणी आहे.

कागदाची महागाई व दुर्भिक्ष ही परिस्थिति पुढें 'आ' करून दत्त उभी असतां हें पुस्तक थोड्या अवधीत छापून दिलें व अनेकदां स्वतःच मुफें दुरुस्त करून माझा वेळ वांचविला याबद्दल आर्यभूषण छापखान्याचे मालकांचे आभार कसे मानावे तेंच समजत नाही. पण मानतो हें खरें. अगदीं शेवटी या पुस्तकाचा पुरस्कार करून आपल्या संस्थेंतील लिखाणांत मला एक मानाचें स्थान दिल्याबद्दल यवतमाळ डिस्ट्रिक्ट असोसिएशनच्या कार्यकारी मंडळाचा मी फार फार आभारी आहे.

हें पुस्तक वाचून महाराष्ट्रीय तरुण नागरिकांचें लक्ष सागरवर्चस्व, पराक्रम, नाविक कला, शास्त्र व स्वदेशसंरक्षण या विषयांकडे वेधलें इतकें जरी मला कळलें तरी त्यांत मला अत्यंत समाधान मिळेल.

शेवटीं तो दयाधन प्रभु महाराष्ट्रियांच्या व तद्वारां अखिल हिंदवासीयांच्या मनांत पुनःच सागरारोहण करण्याची आकांक्षा उद्भूत करून सर्व हिंदवासीयांस या गतवैभवास परत आपणाकडे ओढून घेऊन या देशास वैभवाप्रत नेऊन हिंदमातेस ईप्सित स्वातंत्र्य देण्यास व तें राखण्यास समर्थ करो इतकें लिहून विराम पावतो.

यवतमाळ, क्लबरोड.

वर्षप्रतिपदा शके १८६५

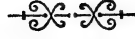
ता. ५ एप्रिल १९४३.

भास्कर महादेव टेंबे.

अनुक्रमणिका

भागानुक्रमांक	नाव	पान
(१) विषयप्रवेश	१- ९
(२) हिंदुस्थानच्या नौकानयनाचे पुरावे	...	१०-२०
(३) हिंदुस्थानचे सागरवर्चस्वाचे इतर पुरावे	...	२१-३६
(४) मौर्यपूर्वकाल सागरवर्चस्व	३७-५८
(५) मोंगल पूर्वकालीन सागरावरील चळवळी	...	५९-६९
(६) मोंगलकालीन आरमार	७०-८७
(७) मराठ्यांचे आरमार	८८-११६
(८) ब्रिटिशांचे हिंदी आरमार	११७-१४४
(९) हिंदीनौकानयन धंदा कसा बुडाला	...	१४५-१८७
(१०) हिंदी नौकानयनाचे पुनरुज्जीवनाचे प्रयत्न	...	१८८-२०१
(११) रॉयल इंडियन नेव्ही...	२०२-२१७
(१२) हिंदुस्थानची सागराकांक्षा हिंदी राष्ट्रीय आरमार...	...	२१८-२३३

चित्रांची यादी.



वर्णनः

पान

(१) स्तूपावरील नौकेचे चित्र ...	...	...	२२
(२) दीर्घानौका (बोरु बुदुर )	...	...	२६
(३) नाण्यावरील नौका चित्र ...	...	...	२८
(४) मोगलकालीन नौका (लढाऊ पडाव )	...	...	८७
(५) मराठी व इंग्रजी आरमारी नौका	...	...	९७
(६) ब्रिटिश व हिंदी नौका टनेज प्रमाण तुलनात्मक	...	...	१५६



संदर्भग्रंथ यादी. (Bibliography)



- (१) श्रुतिबोध—अंक ७ वर्ष १
- (२) „ अंक ८ वर्ष „
- (३) „ अंक १० वर्ष „
- (४) „ अंक १२ वर्ष „
- (५) प्रबंध २ अंक १६ वर्ष „
- (६) ऋग्वेदांचे ऐतरेयब्राह्मण द्वितीय भाग शके १८६३.
- (७) सार्थ महाभारत भाग २ आदिपर्व—सं. चि. वि. वैद्य १९३२.
- (८) The arctic Home of the Vedas—B. G. Tilak 1903.
- (९) The Indian Shipping—by Prof. Radhakumud Mukarji 1912.
- (१०) Economics of Indian shipping—by Barister S. N. Hazi 1924.
- (११) Epic India—by C. V. Vaidya 1907.
- (१२) History of India—by Vincents-Smith.
- (१३) Commemorative essays to Dr. R. G. Bhandarkar 1917.
- (१४) Hindu Superiority—by H. B. Sarda 1922.
- (१५) The travels of Marco Polo—I. M. Dew—E. P. 1907.
- (१६) Gandhi gram—1941.
- (१७) Commercial Policy of Moghal 1930. D. Pant.
- (१८) Historical Atlas of India—by Charles Jopper S. G. 1931.
- (१९) Decay of Indian Industries—by P. R. Ramchandra Rao 1935.
- (२०) The Brief History of the Royal Indian Navy for H. M. I. S. " Bahadur " 1942,

- (२१) A Precis of lectures given in the boys training establishment-Bombay 1942.
- (२२) How strong is Britain-by Count Puckler 1939.
- (२३) Indian annual Review Vol II-by Mittre 1937.
- (२४) The Hitwada Indian Defence No. 21 Jny. 1941.
- (२५) The Navy-by Richmond 1937.
- (२६) महाराष्ट्रीय ज्ञानकोश विभाग १-१९२०.
- (२७) „ „ विभाग ८-१९२४.
- (२८) मध्ययुगीन भारत भाग २-चि. वैद्य १९२३.
- (२९) „ „ भाग ३-१९२६.
- (३०) मराठी रियासत पूर्वार्ध भाग १-१९१५.
- (३१) मुसलमानी रियासत भाग १-१९२०.
- (३२) मराठी रियासत मध्यविभाग १-सरदेसाई
- (३३) „ „ २ „
- (३४) „ „ उत्तर विभाग १-१९२९.
- (३५) „ „ ३-१९२९.
- (३६) हिंदुस्थानचा अर्वाचीन इतिहास-सरदेसाई १९०८.
- (३७) मराठे व इंग्रज-केळकर १९१८.
- (३८) ऐतिहासिक पोवाडे अथवा मराठ्यांचा काव्यमय इतिहास-
य. न. केळकर-१९२८.
- (३९) सांवळ्या तांडेल-नाथमाधव १९१२.
- (४०) Indias Navy-1942
- (४१) A pamphlet-general information of the R. I. N.
The Indian arm & R. A. F. Roxy Printing Press,
1942.
-

हिंदुस्थानचा सागरविक्रम

अथवा

हिंदुस्थानांतील लोकांचा प्राचीन व
अर्वाचीन सागर चळवळीचा

इतिहास



भाग पहिला



विषयप्रवेश



ह्या भरतभूच्या इतिहासाचा गतकालीन संस्कृतीचा चित्रपट मनश्चक्षूंच्या समोर उघडतांच आजपर्यंतच्या शिकवणीस अनुसरून या देशांतील भूभागावरील विविध चळवळींचा इतिहास प्रामुख्याने उभा राहतो, व त्यांत स्फूर्तिकारक अशा अनेक पराक्रमी विभूतींच्या प्रादेशिक, धार्मिक, राजकीय चळवळींची आठवण त्या गोष्टी नुकत्याच झाल्या आहेत अशा प्रकारे मनाला होते, परंतु त्यांत एका गतवैभवाची आठवण लुप्त झालेली अशी सदैव राहते व ती म्हणजे आर्यांची, हिंदु लोकांची नाविक चळवळ. हिंदुस्थान हा एकच देश एवढा विस्तीर्ण आहे की जो आपल्याच आनंदमय स्थितींत जगाच्या लहानसहान चळवळींपासून अलिप्त राहू शकत होता; कारण त्याची सरहद्दच निसर्गाने नियुक्त करून ठेविली होती. संबंध उत्तरेस पूर्वपश्चिम रेषेवर अव्याहतपणे पसरलेला नगाधिराज हिमालय पर्वत व बाकी तिन्ही बाजूंनी समुद्रवल्याङ्कित झालेला असा हा एकच, विस्तीर्ण, अखण्ड आर्यावर्त किंवा हिन्दुस्थान देश होय. या देशाचा गेल्या पांच हजार वर्षांचा इतिहास आज उपलब्ध असून त्यांत आर्य लोकांनी ऋग्वेदकालांतच इराणला आपली एक शाखा सोडून हिन्दुकुश पर्वतांतून मार्ग काढीत काढीत सप्तसिंधूच्या प्रदेशांत येऊन आपली वसाहत केली, व त्यांतील व मागाहून येऊन मिळणाऱ्या आर्य लोकांनी मिळून आपल्या वसाहती वाढवीत वाढवीत आसेतुहिमाचलापर्यंत दक्षिणो-

तर व सिंधुसागरापासून गंगासागरापर्यंतचा सर्व प्रदेश जिंकून तेथील पूर्वीच्या लोकांस आपणांत ओढून संबंध देशास आर्यावर्त हें नामाभिधान प्राप्त करून दिलें. एका प्रकारें जगापासून व त्याशीं कांहीं संबंध नसलेला हा देश जरी भौगोलिक दृष्ट्या असा अलग दिसत असला तरी त्यांतील लोकांनीं बाकीच्या जगताशीं संबंध ठेवला नाही असें मात्र नाही. मध्य आशिया, युरोप व चीन या देशांपासून हिमालयानें जरी हिंदुस्थानास वेगळें ठेवलें असलें तरी बाकीच्या पश्चिम, दक्षिण व पूर्वे या बाजूंनीं सर्वत्र पसरलेल्या समुद्रावर भूपट्टाप्रमाणेंच आपला अधिकार आर्यांनीं चालविला होता व आज ज्याप्रमाणें इंग्लंड आपणांस सागरसम्राज्ञी (Mistress of the seas) म्हणवून घेतें त्याप्रमाणें ख्रि. पू. २००० ते ३००० वर्षांपूर्वी तें इसवी सन सहाव्या सातव्या-शतकापर्यंत हिंदुस्थानांतील आर्य-राष्ट्रेंहि आपणांस पौरात्य सागरसम्राट् (Masters of the Eastern Seas) म्हणवून घेत असत व या दृष्टीनें त्यांनीं सिंधुसागर (Arabian Sea), हिन्दी महासागर (Indian Ocean), गंगासागर (Bay of Bengal) यांवर आपलें प्रभुत्व प्रस्थापित केलें होतें, व ज्याच्या योगानें स्वदेशास वैभव चढतें तो व्यापार मिसर देश, बॅबिलोनिया, ग्रीस, रोम, सीलोन, सयाम, जावा, ब्रह्मदेश, चीन व जपान या देशांत नेऊन या सर्व लोकांशीं व्यापारी दळणवळण ठेविलें होतें. हा इतिहास खरा असला तरी त्याची विस्मृति न व्हावी म्हणून या मागील सागरविक्रमाची सुसंगत माहिती असणें प्रत्येक हिन्दवासीयास अवश्य आहे. “ आकाश अन्त न कळोनिहि अंतरिक्षी । आकाश आकमिति शक्त्यनुसार पक्षी ॥ ” हें सुभाषित जसें खरें, तसेंच याच भूमीतील देवदानवांनीं मिळून समुद्रमंथन केल्याचा पुरावा पुराणा-न्तरी आहे. त्यांतील अप्राप्य किंवा अप्रस्तुत भाग वगळला, तरी समुद्रमंथन करून त्यांतील चौदा रत्ने बाहेर काढण्याचें कौशल्य पूर्वीच्या आर्यांत खास होतें हें निर्विवाद आहे. कविकल्पना सोडून प्रत्यक्ष व्यवहारांत उतरल्यास समुद्रपर्यटन नौकानयनानें करून वेगळाल्या देशांतून त्यांनीं या रत्नांची पैदास केली असें म्हणणें अतिशयोक्त होणार नाही. असो.

हिंदुस्थानांतील लोकांनीं समुद्रावर आपला अंमल गाजविला व त्यांस नाविकज्ञान भरपूर होतें यासंबंधीं पुरावे मुख्यतः दोन प्रकारचे दिसतात, ते म्हणजे साहित्यलेखन व कलापरिपोष. या दोन्ही प्रकारच्या पुराव्यांत हिन्दवासी लेखक व या देशाशीं ज्यांचा या ना त्या प्रकारें संबंध आला ते परदेशस्थ लेखक यांचीं लिखाणें प्रामुख्याने

येतात. याकरितां गेल्या पांच हजार वर्षांतील लिखाणांत ऋग्वेद, रामायण, महाभारत, वायुपुराण, मत्स्यपुराण व विष्णुपुराण, कौटिलीय अर्थशास्त्र व त्यानंतरची ऐतिहासिक माहिती या ग्रंथकाननांतून आपणांस मार्ग काढावा लागतो. ग्रीक सम्राट् अलेक्झांडरच्या हिंदुस्थानावरील स्वारीनंतर तर सर्व इतिहास आजहि कमी-अधिक प्रमाणांत उपलब्ध होतो. कालखण्डाच्या पद्धतीने पाहूं गेल्यास आपणांस माहित असलेल्या ख्रिस्तपूर्व ३०० वर्षांपूर्वीचा एक कालखण्ड ज्यास आपण [१] ख्रिस्तपूर्व ५००० ते ख्रिस्त पूर्व ३०१ हा युधिष्ठिर काल असें म्हणून तो पहिला कालखण्ड समजूं. त्यानंतरचे कालखण्ड म्हणजे [२] मौर्यकालीन, (ख्रि. पू. ३०१ ते १८४); [३] कुशान व आंध्रकाल (ख्रिस्तपूर्व दुसरे शतक ते इसवी सन तिसरे शतक); [४] गुप्तकाल हर्षवर्धनापर्यंत (इ. स. चौथे ते सातवे शतक); [५] दक्षिण हिंदुस्थानांतील हिंदु साम्राज्ये व चोल राजांचा उदय काल (इ. स. सातवे ते अकरावे शतक); [६] मोंगलपूर्व मुसलमानी रियासतकाल (इ. स. अकरावे ते पंधरावे शतक); [७] मोंगल व मराठाकाल (इ. स. सोळावे ते अठरावे शतक); व [८] अखेरचा आंग्लकाल (इ. स. १८१८ ते १९४२). असे आठ कालखण्ड पाडल्यास या सर्व काळांतील लिखाणांतून माहिती मिळते. आर्यांचा हिंदुस्थानशी संबंध कसा आहे, ते मूळचे येथील रहिवासी, की कॉकेशस पर्वतावरून हिमकालांत ते इकडे आले वगैरे गोष्टींची ऐतिहासिक चर्चा करणें हा या ग्रंथलेखनाचा उद्देश नाही. यास्तव हे वादग्रस्त मुद्दे सोडून ज्या गोष्टींवर सर्वांची एकवाक्यता आहे ती म्हणजे ऋग्वेदकाला-पलीकडील लिखाणें आज हयात नाहीत; अतएव ऋग्वेदापासून पुढें झालेले वेद, वेदाङ्गें, उपनिषद, आरण्यकें, ब्राह्मणसंहिता, पुराणें आदि ग्रंथांकडेच आर्यांच्या हिंदुस्थानांतील हालचाली समजण्यासाठीं धांव घेणें अवश्य आहे. आर्यसंस्कृतीवर ऋग्वेदाइतकें जुने लिखाण अस्तित्वांत नाही. त्यानंतर पुराणांत, महाभारत व रामायण या दोन ग्रंथरत्नांत आर्यांच्या संस्कृतिविषयक गोष्टींची भरपूर माहिती सांपडते. श्रीमद्भगवद्गीतेचा काल म्हणजे भारतीय युद्धकालाची वर्षगणना ख्रि. श. पूर्वी सुमारे तीनचार हजार वर्षे तरी मागे करतां येते, व युधिष्ठिराच्या राजसूय यज्ञानंतर कलियुगास प्रारंभ झाला असें मागील ग्रंथ सांगतात व तें खरे दिसतें. यावरून ५००० वर्षांपूर्वी द्वापारयुग संपून कलियुगास प्रारंभ झाला व त्यानंतरच्या काळाचा इतिहास उपलब्ध आहे. वाल्मीकिरामायणांत युधिष्ठिरपूर्व कालाची म्हणजे

त्रेतायुगांतील व्यवहाराची बरीच माहिती मिळते व तेथपासून आजतागायत संगतवार अशी नौकानयनासंबंधी माहिती मिळू शकते. त्यानंतरच्या मधल्या काळांतील सुमारे ख्रि. पू. ६०० वर्षांपर्यंत तरी माहिती लुप्त झालेली असून ख्रि. पू. ६०० ते इ. स. १९४२ पर्यंत मात्र खण्डरहित अशी सुसंगत माहिती आपणांस मिळू शकते.

ऋग्वेद, शतपथब्राह्मण आदिग्रंथांत हिंदुस्थानांतील आर्य लोकांस नौकानयनाची चांगली माहिती होती याबद्दल स्पष्ट लेख आढळतात. त्याचप्रमाणे जेंद्रा आवेस्ता या पारशी धर्मग्रंथांत व बायबल या ख्रिस्त ग्रंथांतहि प्रलयकालाचा उल्लेख असून त्यांतून आर्यलोक नावांतून तरंगून गेले अशी माहिती सांपडते. यानंतर रामायण ग्रंथांत शरयु नदीच्या तीरी श्रीरामांना नदीपार होतांना शत्रूपासून त्यांचा बचाव करण्याकरितां दोन्ही तीरांवर अनेक नावा रक्षणार्थ ठेवल्या होत्या असा उल्लेख आहे. यानंतर युधिष्ठिरकालांत आर्यावर्ताचा युरप, आफ्रिका व चीन देशांशी व्यापार होता याबद्दल पुरावे सांपडतात. यानंतरचे पुरावे संस्कृत, तामीळ व पाली भाषेतील ग्रंथांतून सांपडतात, व याशिवाय या देशांतील साम्राज्यांत परदेशी वकील व प्रवासी येऊन गेले. त्यांनीं वेगळाल्या कालखण्डांत लिहून ठेवलेली माहिती आज मूळ प्रति किंवा त्यांची इंग्रजी भाषांतरें यावरून मिळू शकते. राष्ट्राचा इतिहास त्यांतील साहित्य व कला यांमधून प्रतिबिंबित होतो, व या रीतीने अभ्यास केल्यास देशी परदेशी लिखाणें व या देशांत आजमितीस उपलब्ध असलेले अवशेष, म्हणजे स्तूप, विहार, लेणी, नाणी इत्यादि वस्तु पाहून हिंदवासीयांच्या संस्कृतीची व चळवळीची जाणीव होऊ शकते. प्राच्यविद्याभ्यासक विद्वान् जर्मन प्रोफेसर बुल्ह-रच्या मतें हिंदुस्थानच्या प्राचीन लिखाणांतून अनेक उतारे सांपडतील कीं ज्यावरून तत्कालीन हिंदु लोकांचें हिंदमहासागरांतील नौकानयन, व त्यानंतरच्या लिखाणांतून परशियन आखात व त्यास मिळणाऱ्या नद्यांतून हिंदी व्यापारी नाविक प्रवास करीत असत हें ठरवितां येतें. ईजिप्त व अँसीरियन पुराणवस्तु शास्त्रवेत्त्यांनीं उपलब्ध केलेल्या माहितीवरून हिन्दुस्थानचा त्या त्या देशांशी चालू असलेला व्यापार व दळणवळण यांसंबंधी बरेंच ज्ञान मिळतें.

अँलेक्झांडरच्या स्वारीनंतर ग्रीक इतिहासकारांनीं लिहिलेली त्यावेळची माहितीहि या कामी फार उपयोगाची आहे, व विशेषतः हेरोडोटस व -हेसियास यांची माहिती अधिक उपयुक्त आहे. ग्रीक व रोमन लोकांचा हिंदुस्थानशी संबंध.

अलेक्झांडरचे वेळी व त्यानंतर विशेष आला, व या लेखकांनी हिंदु लोकांच्या व्यापाराची व नाविक दलाची माहिती टिपून ठेविली ती विशेषेकरून प्रमाणभूत आहे. या खेरीज चंद्रगुप्त व अशोक कालीं [ख्रि. पू. ३२१ ते १८०] तयार झालेले राजनीति ग्रंथ “ कौटिलीय अर्थशास्त्र ” व काश्मीरचा कवि क्षेमेन्द्र याचा नामांकित ग्रंथ “ विश्वगुणादर्श ” यांमध्ये समुद्रावरील व्यापार, नौकानयन, जल-प्रवास, नाविक दलें, यांच्या परिस्थितीचा यथार्थ बोध होतो, व त्यांतूनच नव्या आशा झळकू लागतात.

सम्राट् अशोकानंतर मौर्य घराणें मागें पडत चाललें व मौर्य साम्राज्य क्षय पावत अखेरीस तें फक्त मगध देशापुरतेंच राहून पंजाब, सिंध, राजस्थान, सौराष्ट्र हे पश्चिम हिंदुस्थानचे भाग शक, पल्लव व यवन (ग्रीक लोक) या लोकांनीं अल्प-काळांत स्थापलेल्या राज्यांत मोडूं लागले. व यानंतर कुशान राजे उत्तरेस साम्राज्य पसरवून वैभवास पोहोचले. दक्षिण हिंदुस्थान अशोकानंतर आंध्र व आंध्रभृत्य या सम्राटांच्या हातीं राहिला वगैरे माहिती प्रसिद्ध इतिहासकार व्हिन्सेंट स्मिथ यांनं आपल्या Early History of India नामक पुस्तकांत व्यवस्थित-पणें मांडली असून त्यावरून ख्रि. पू. १८४ नंतर दक्षिण हिंदुस्थानांतील आंध्र घराण्याचें सम्राटांचा रोमशीं व्यवहार सर्रास चालू होता व हिंदुस्थानांतून विक्री-साठीं नेलेल्या जिनसा, रेशीम, हिरे, रंग, मसाले वगैरे यांच्या किंमतीबद्दल रोमन नाणीं हजारोंनीं हिंदु लोक आणीत असत हें आजहि दक्षिणेंत भूमिगत वस्तुसंशोधनांत सांपडणाऱ्या नाण्यांच्या योगें उत्तम प्रकारें ज्ञात होतें. उत्तर हिंदुस्थानांतहि शक, पल्लव व यवन (ग्रीक) लोकांनीं स्थापन केलेल्या राज्यांमुळें हिंदुस्थानचा व रोमचा विशेष संबंध आला व उत्तर हिंदुस्थानांत हीं रोमन नाणीं सांपडल्याचीं उदाहरणें दाखवितां येतील व त्यावरून ख्रि. पू. पहिलें शतक ते इ. स. दुसऱ्या शतकापर्यंत ग्रीस, रोम, इराण, इजिप्त वगैरे देशांशीं हिंदुस्थानचे हिंदु व्यापारी सागरावर सफरी करून व्यापार करीत याविषयीं भरपूर पुरावे आहेत. संस्कृत व पाली ग्रंथांत रोम व यवन (ग्रीक) लोकांचे उल्लेख वारंवार येतात व दक्षिणे-कडील बंदरांत ग्रीक लोक येत याचा उल्लेख तामीळ काव्यांत आढळतो. याशिवाय ग्रीनीची “ नॅचरल हिस्ट्री, ” स्ट्रॅबो, पेरिप्लस ऑफ दि एरिथ्रियम वगैरे लेखकांच्या लिखाणांतून हिंदु लोकांच्या सागरप्रवासाची सांगोपांग माहिती मिळते, असें व्हिन्सेंट स्मिथ, राधाकुमुद मुकर्जी, मराठी रियासतकार गोविंदरावजी सरदेसाई,

कुलगुरु चिंतामणरावजी वैद्य इत्यादि विद्वानांनी लिहिलेल्या ग्रंथांवरून दिसते. यानंतरचा काळ म्हणजे इसवी सनाचे चौथे शतक होय. या कालांत उत्तरेस गुप्त-सम्राट् झाले व हर्षवर्धनाने गंगासागरापासून सिंधुसागरपर्यंतचा पूर्वपश्चिम प्रदेश संपूर्ण आपल्या प्रभुत्वाखाली आणला होता; तसेंच दक्षिणेस आंध्रमृत्युराजे आपणांस सम्राट् म्हणवून घेत. ह्या दोन्ही सम्राटांनी आपल्या राष्ट्राचा व्यापारी व्याप वाढविला व त्या वेळची सागरपर्यटनांची माहिती चिनी प्रवासी फा हीन व ह्युएनत्संग यांच्या लिखाणावरून कळते. शिवाय, कौसमसने लिहिलेला ग्रंथ “रिवश्चन टोपोग्रफी,” यूलचे “कॅथे अँड दि वे थिदर” यावरून हिंदुस्थानचा चीनशी चालू असलेला सागर व्यापार व संबंध स्पष्ट होतो.

यानंतरच्या काळाची माहिती वैद्यांचा “मध्ययुगीन भारत”, सरदेसायांची “मुसलमानी रियासत” व “मराठी रियासत”, प्रो. राधाकुमुद मुकर्जी, व्हिन्सेंट स्मिथ इत्यादींच्या ग्रंथांच्या द्वारे चांगली उपलब्ध आहे. या काळांत व या पूर्वीच्या गुप्त व हर्षवर्धन कालांत हिंदुस्थानचा पूर्व पश्चिम देशांशी सर्वत्र व्यापार चालत असे व याच कालांत जावा बेटांत हिंदु लोकांनी ऐसपैस वसाहती करून तेथे आपली सत्ता प्रस्थापित केली होती. जपानी लेखक डॉ. टाका कसू यांनी प्रसिद्ध केलेल्या माहितीवरून हिंदु लोकांनी आपला व्यापार जपानांतहि पसरविला होता हे सहज सिद्ध होतें. याशिवाय ई. त्सिंग या चिनी प्रवाशानेहि इ. स. सातव्या शतकांत हिंदु लोकांचा चीनशी व्यापार असून त्यांचे पूर्व समुद्रावर वर्चस्व असे असे नमूद केले आहे.

यानंतरचा काल म्हणजे इ. स. ११ वे शतक ते १५ वे शतक, म्हणजे मोंगल घराण्यापूर्वीच्या मुसलमान राजांची सत्ता. या वेळेला मुसलमानांचा हिंदुस्थानशी संबंध आल्यामुळे साहजिकच मुसलमान लेखकांनी लिहून ठेवलेल्या माहितीवर भिस्त ठेवणे भाग आहे. या वेळेच्या मुसलमानांनी लिहिलेल्या परशियन भाषेतील ग्रंथांचे भाषांतर सर ई. ईलियट नामक इंग्रज ग्रंथकाराने केलेले “हिन्दुस्थानचा इतिहास” (History of India) या नांवाने प्रसिद्ध आहे. या काळातील सिंध प्रांतांतील सागरवाहतुक व चळवळींचा इतिहास “चचनामा” व “अल-बिलादुरी” या ग्रंथांत सांपडतो. या दोन्ही ग्रंथांचे भाषांतर इलियटने केलेले उपलब्ध आहे. ११ व्या शतकांत “अलबिलादुरी”, १२ व्या शतकांत “अल-इद्रिसी”, व १३ व्या शतकांत व्हेनिसचा प्रसिद्ध प्रवासी व लेखक मार्को

पोलो याच्या ग्रंथांत सुसंगत, सविस्तर व अधिकारपूर्ण अशी माहिती मिळते. तिजवरून या तीन शतकांत सिंधुसागर, गंगासागर, हिंदी महासागर व त्यांस मिळणाऱ्या महानद्या यांजवरील हिंदूंचे नौकाज्ञान किती प्रगल्भ होते याची साक्ष पटते. इ. स. १४ व्या व १५ व्या शतकांतील हिंदी नौकानयनाची माहिती देणारे “ वसफ ” व “ तवारीख-इ-फिरोजशाही ” हे ग्रंथ उपलब्ध असून चिनी लेखक महुअन याच्या ग्रंथांतील १५ व्या शतकांतील माहिती फार उपयुक्त आहे. यांत चीनचा बादशहा व बंगालचे समकालीन राजे यांच्यामध्ये होणाऱ्या नजरभेटीची माहिती आढळते. याशिवाय अब्दर रझाक, निकोलो कॉन्टी, स्टिफॅनो, यांच्या लिखाणावरूनहि १५ व्या शतकांतील हिंदुस्थानी सागर प्रवास व व्यापार यांविषयी बरीच उपयुक्त माहिती आढळते. १६ व्या शतकाच्या प्रारंभापासून हिंदुस्थानकडे पोर्तुगीजांचे डोळे लागून त्यांचा प्रत्यक्ष संबंध येतो व त्यांचे अनेक लेखकांनी व विशेषतः वरेथेमा याने कालिकत येथील परदेशीय व्यापार व जहाज बांधणी वगैरे संबंधांची माहिती सुस्पष्ट दिली आहे.

मोंगल बादशहांचा काळ जरी बाबरपासून धरतात तरी त्यांचा वैभवकाळ अकबर ते औरंगजेब एवढा फक्त शंभर वर्षांचाच झाला. या काळांत मोंगल साम्राज्याचा विस्तार संबंध उत्तर हिंदुस्थान व बराचसा दक्षिण हिंदुस्थान एवढ्या अफाट क्षेत्रावर झाला होता. १६ ते १८ शतकांतील मुख्य लेखक म्हणजे “ ऐने-अकबरी ”चा लेखक अबुल फजल, चचनामा व ऐने-अकबरींत सिंध व बंगाल या भागांतील बंदरे, जहाजबोटी व त्यांची बांधणी, त्यांचा खर्च, गोद्या वगैरे माहिती भरपूर असून तशाच प्रकारची व इतर माहिती इलियटच्या सहाव्या भागांत तकमिल्ला इ अकबरनामा याचे केलेल्या भाषांतराने बंगालकडील हिंदु नौका-यना, दर्यावर्दीपणा व सागरावरील व्यापार याची आपणास माहिती मिळते. पोर्तुगीज डि बॅरो व डि सूझा, त्याचप्रमाणे राल्फ फिच व वरेथेमा व याशिवाय तत्कालीन बंगाली कविता व गोष्टी यांवरूनहि या विषयांचे आपणांस ज्ञान मिळते. औरंगजेबच्या वेळेची या विषयावरील माहिती सर यदुनाथ सरकार यांनी लिहिलेल्या इतिहास ग्रंथांतून पुष्कळशी उपलब्ध असून थॉमस बौरी व डॉ. फ्रेयर यांच्या या देशावरील ग्रंथांतूनहि ही माहिती आहे. याच सुमारास दक्षिण हिंदुस्थानांत उदय पावून वैभवास चढलेल्या श्री छत्रपति शिवाजी व हिंदुपद पाद-शाहीच्या कालीं कोंकण पट्टीवर झालेल्या आरमारी लढाया, जहाजांची बांधणी, व्यापार

वगैरेची माहिती तत्कालीन बखरींमधून, अनेक इंग्रजांच्या लिखाणांतून, व अलीकडे प्रसिद्ध होणाऱ्या, झालेल्या व होत असलेल्या लिखाणांतून, त्याचप्रमाणे साहित्य-सम्राट यांचा अमोलिक ग्रंथ “ मराठे व इंग्रज ” यांवरून उपलब्ध होते. ही सगळी वाचून हिंदुस्थानचे लोक मनांत आणतील तर राष्ट्रीय स्वातंत्र्याबरोबरच लुप्त झालेलें आपलें सागरवैभव पुनश्च मिळवूं शकतील अशी खात्री वाटूं लागते; नव्हे, प्राचीन इतिहासाचें यथातथ्य पर्यालोचन करून हिन्दी नागरिकांनीं तें वैभव प्राप्त करण्याविषयीं आत्मविश्वास संपादन करावा हाच या ग्रंथलेखनाच्या मुळाशीं लेखकाचा उद्देश आहे. असो.

अठराव्या शतकानंतर हिंदुस्थानच्या वैभवास खप्रास ग्रहण लागलें, व गेलीं दीडशें वर्षे आपण परतंत्र असून सध्यां स्वातंत्र्यप्राप्त्यर्थ झगडत आहोंत. मागील झालेल्या चुकांचें स्मरण, परकीय सत्तेनें केलेलें नुकसान व अनवस्था, त्याचप्रमाणें वैभवास चढूं पाहणाऱ्या सर्व लोकांस लागू असणारे कायदे यांचें ज्ञान व मनन करून देशाचें रक्षण फौज, आरमार, वैमानिक दळ, उद्योगधंदे यांची वाढ, शेत-कीची शास्त्रीय माहिती, व्यापार, परदेशांशीं दळणवळण, परदेशी राजकारण, कला-कौशल्याची वाढ इत्यादिकांवर अवलंबून असतें हें नीट समजावून घेणें व त्यासाठीं जनतेतील थरांतून वेगवेगळ्या लोकांस वेगळाल्या भागांत तज्ज्ञ होणें अवश्य आहे. ब्रिटिश वर्चस्वानंतर हिंदुस्थानचा परदेशी व्यापार कच्च्या मालाचा वाढला असला तरी त्याचा फायदा हिंदुस्थानास न मिळतां परदेशांस व विशेषतः इंग्लंडला कसा मिळाला हें समजण्यास व संकटकाल येईपर्यंत देशी नौकानयनास हिंदुस्थान सरकारकडूनच कसा प्रतिबंध होत गेला याचें चित्र प्रत्यक्ष सरकारी रीतीनें प्रसिद्ध होणाऱ्या असेंब्ली बजेट्समध्ये उत्तम रीतीनें रेखाटलेलें दिसतें. बॅरिस्टर एम्. एन्. हाजी यांनीं लिहिलें पुस्तक “ नौकानयनाचें अर्थशास्त्र ” (Economics of Shipping) व प्रो. राधाकुमुद मुकर्जी, एम्. ए. यांनीं लिहिलें पुस्तक “ हिंदुस्थानांतील जहाजाच्या धंद्याचा इतिहास ” (A History of Indian Shipping and Maritime Activity) या पुस्तकांतहि या विषयाची मांडणी व्यवस्थित रीतीनें केलेली वाचावयास मिळते. शिवाय, शिंदे कंपनीच्या विजगापट्टम् गोदीच्या उद्घाटनप्रसंगीं या धंद्याच्या जीर्णोद्धाराचे प्रणेते बालचंद्र हिराचंद व माजी राष्ट्राध्यक्ष विद्वन्मुकुटमणि बाबू राजेंद्रप्रसाद यांच्या तत्प्रसंगीं झालेल्या भाषणांवरूनहि या इतिहासावर प्रकाश पडतो.

टाइम्स ऑफ इंडिया व इतर प्रकाशनसंस्था प्रसिद्ध करीत असलेल्या “दि ईअर बुक ” या पुस्तकांतहि या विषयासंबंधीं बोधप्रद माहिती सांपडते. या सर्व पुस्तकांतून काढलेले उतारे व माहिती एकत्र करणें व त्याची संगतवार जुळणी करून हिन्दुस्थानच्या स्वातंत्र्योन्मुख तरुण पिढीच्या मनोभूमिकेवर भावी उत्कर्षाविषयीं महत्त्वाकांक्षा उत्पन्न करणें हा यापुढील लेखनाचा मुख्य उद्देश आहे.



भाग दुसरा

हिंदुस्थानच्या नौकानयनाचे पुरावे



मागील भागांत वर्णिल्याप्रमाणे हिंदी नाविक चळवळीची व जलपर्यटनाची प्राचीन कालची माहिती उपलब्ध करून देणारे अनेक ग्रंथ आहेत. समाजाच्या संस्कृतीचा इतिहास समाजांतील नानाप्रकारच्या चळवळींची माहिती सांगत असतो. अशा ग्रंथांपैकी “युक्तिकल्पतरु” नांवाच्या भोजराजांनी लिहिलेल्या ग्रंथाची हस्तलिखित प्रत कलकत्त्यास असल्याची माहिती व तिजमधील बरेच संस्कृत उतारे प्रो. राधाकुमुद मुकर्जींच्या ग्रंथांत आहेत ते जसेच्या तसे दिले आहेत. याशिवाय इ. स. पूर्वी सुमारे ३०० वर्षांपूर्वी प्रसिद्ध असलेला सम्राट् चंद्रगुप्ताचा मुख्य मंत्री व गुरु चाणक्य याने लिहिलेला ग्रंथ “कौटिलीय अर्थशास्त्र” यावरून पुष्कळ माहिती उपलब्ध होते. त्यांत नौका बांधण्याची पद्धति, जाति, ठिकाण, वापरण्याचे लांकूड, बांधकाम वगैरे माहिती व्यवस्थित दिली आहे. पाण्यांतून प्रवास करण्याचे मुख्य साधन नाव हा शब्द शतपथ ब्राह्मणांत प्रथमतः मनूस सांपडलेल्या माशाचे तोंडून निघतो. यांत मनूच्या हातावर तोंड धुण्याच्या टाकलेल्या पाण्यांत एक मासा सांपडला व त्या माशाने राजास आपणांस वांचविण्याची विनंति केल्यावरून त्यास राजाने पाण्यांत घालून वाढविले व तो जसजसा मोठा होत गेला तस-तसे त्यास मोठमोठ्या भांड्यांत क्रमाक्रमाने ठेवतां अखेरीस त्यास समुद्रांत सोडून दिले व या माशाने पुढे होणाऱ्या जलप्रलयाचे भविष्य मनूस सांगून एक नाव बांधून घेऊन तिच्या सहाय्याने प्रलयांतून स्वतःस वांचवून घेण्याचा उपदेश केला, व नंतर प्रलयकाळी या नावेला बांधलेला दोर प्राणदान केलेल्या माशाच्या शिंगास बांधून या नावेतून मनूनं सर्व जग बुडून जात असतां स्वतःचा बचाव केला अशा प्रकारची ही कथा आहे. या कथेमध्ये नौकेचा उल्लेख आहे. याशिवाय ऋग्वेदांत पुढील उल्लेख आढळतो.

द्विषो नो विश्वतो मुखाति नावेव पारय ।

स नः सिन्धुमिव नावयाति वर्षा स्वस्तये ॥ ऋ० १.९७, ७व८.

या ऋचेचा अर्थ असा:—“सर्वत्र पाहत असणाऱ्या त्वां आमच्या शत्रूस दुसऱ्या तीराकडे होडीतून न्यावें, व आमच्या सुखासाठीं आम्हांस समुद्रांत नावेंतून सुरक्षित पोंचवावें.” यावरून प्रलयकाल म्हणजे इ. स. पूर्वी सुमारे १०,००० किंवा ८,००० वर्षे झालेल्या जलप्रलयाची आर्यांस माहिती होती असें अनुमान काढतां येतें. समुद्रांतून किंवा महापुरांतून जमिनीच्या उपलब्ध भागावर नेऊन पोंचविणाऱ्या नावा खास लहानशा होळ्या नसून मोठ्या आकाराच्या विस्तीर्ण असाव्यात असा पुष्कळ विद्वानांचा तर्क आहे व याचेंच प्रमाण वर निर्दिष्ट केलेल्या कौटिलीय अर्थ-शास्त्रांत व युक्तिकल्पतरूंत सांपडतें. ऋग्वेदांत तुग्रानें आपला पुत्र भृश्रु यास एका दूरच्या द्वीपावर राहणाऱ्या शत्रूवर मोहीम करण्यास पाठविलें अशी कथा आहे. त्यावरून ख्रि. पू. सुमारे ५००० किंवा ६००० वर्षे म्हणजे ऋग्वेदकाली व तत्पूर्वीहि हिंदुस्थानांतील आर्यांस जलपर्यटन व नौकाबंधन व नौकानयन यांसंबंधी पूर्ण माहिती होती व त्यांचें लढाऊ आरमारहि होतें हें स्पष्ट होतें. इतिहाससंशोधकांच्या प्रयत्नानें ऋग्वेदांतील व इतर वेदांतील कथांची सुसंगति व त्यांची ऐतिहासिक जुळणी शक्य झाल्यानें या सर्व गोष्टींना “भाकडकथा” किंवा कविकल्पना या सदरांत टाकणें सुसंस्कृत विचारसरणीस मान्य होण्यासारखें नाहीं. कौटिलीय नीतींतील ४९ वा अध्याय तर “नावाध्यक्ष” या नांवाचाच आहे. आरमार, समुद्रोलंघन, नाविक व्यापार, नौकांची बांधणी व दुरुस्ती, गोद्या वगैरे संबंधीं सर्व जबाबदारी व अधिकार ज्याच्याकडे आहेत असा अधिकारी “नावाध्यक्ष” या नांवानें संबोधला जात असे. (आजच्या भाषेत आपण त्यास फर्स्ट लॉर्ड ऑफ अँडमिरॅल्टी असें म्हणतो.) या अधिकऱ्याकडे विशिष्ट अधिकार असत. कौटिलीय अर्थशास्त्रांतील उतारा पहा:—

“ नावाध्यक्षस्समुद्रसंयान नदीमुखतर प्रचारान् देवसरो विसरो नदीतरांश्च स्थानीयादिष्ववेक्षते । तद्वेला कूलप्रामाः क्लृप्तं दधुः । मत्स्यबंधका नौका भाटक षड्भागं दधुः । पत्तनानुवृत्तं शुल्कभागं वणिजो दधुः.....पत्तनाध्यक्षनिबन्ध पण्यपत्तनचारित्रं नावाध्यक्षः पालयेत् । ”

अर्थ:—समुद्रांत, नद्यांच्या मुखांत, मोठाल्या सरोवरांत, शोण्य सरोवरांत, आणि नदींत संचार करणाऱ्या जहाजांची देखरेख “नावाध्यक्षा”ने करावी. त्याचें राहण्याचें ठिकाण बंदरांत किंवा बंदरानजीकच्या किल्ल्यांत असावें. समुद्रकिनाऱ्या-

जवळील व नदीकाठावरील गांवांनी नावाकरतां ठराविक कर दिला पाहिजे. मासे पकडणाऱ्या कोळ्यांनी आपल्या प्राप्तीचा सहावा हिस्सा दिला पाहिजे; बंदरांतील व्यापाऱ्यांनी शिरस्त्याप्रमाणें पंचमांश किंवा षष्ठांश जकात दिली पाहिजे. “नावाध्यक्षा”ने बंदराच्या गांवांतील मुख्य अधिकाऱ्याचा हुकूम व व्यापारी शिरस्ता पाळला पाहिजे.” याखेरीज भाषांतर केलेलाच थोडा भाग उद्धृत करतो. “बादळांत सांपडलेल्या जहाजांचा पित्याप्रमाणें परामर्ष घ्यावा, पाण्यानें खराब झालेल्या मालावरील जकात माफ करावी, किंवा फारतर अर्धीच घ्यावी....चांचे लोकांचीं जहाजे, शत्रु-देशाला जाणारीं जहाजे, व बंदराच्या गांवांतील जकात किंवा शिरस्ता चुकवून जाणारीं जहाजे नष्ट करावीं. हिंवाळ्यांत व उन्हाळ्यांत सुद्धां ज्या नद्यांना उतार नसतो अशा महानद्यांत मोठीं जहाजे चालविण्याची परवानगी द्यावी, व अशा जहाजांवर नाखवा, सुकाण्या, दोरवाला, जहाजांत सांचलेलें पाणी काढून टाकणारे कामगार असले पाहिजेत.” विस्तारभयास्तव सर्वच्या सर्व भाग देत नाहीं, तरीपण वरील उतान्यावरून “नावाध्यक्षा”कडे सोंपविलेली कामगिरी व त्याचें नियंत्रण किती बारीकसारीक गोष्टींवर होतें हें पाहिलें म्हणजे चंद्रगुप्तकालीं व तत्पूर्वकालींहि समुद्रप्रवास व संरक्षण या बाबतींत व जकाती वगैरे उत्पन्नाच्या बाबतींत हिंदी लोक केवढे तत्पर व व्यवहारदक्ष असत व त्यांचें लक्ष किती दूरवर असे याचा उलगडा होतो. शत्रूकडून आपल्या राज्यावर आक्रमण होऊं नये किंवा आपल्या गाफीलपणाचा त्यास फायदा मिळूं नये म्हणून महानद्या व नद्यांवरील रात्रीचा प्रवासच बंद ठेवण्यांत येई. त्याचप्रमाणें शत्रूचे हेर नाना क्लृप्त्या करून आपल्या देशांत शिरूं नयेत म्हणून त्यांचे करतां कडक निर्बंध घालून ठेवून त्यांची बजावणी नावाध्यक्षाकडे सोंपविलेली असे. इतकें महत्त्व या अधिकाऱ्यास असे. सागरावर अथवा महानद्यांवर प्रवास करावयाचा म्हणजे तरणी, नावा या पाहिजेतच व त्यासाठीं त्या तयार करण्याचीं साधनें व्यवस्थित हवीं व त्यांची सांगोपांग माहितीहि अवश्यक असते. प्रवासास लागणारीं जहाजे बांधावयाचीं लांकडे उत्तम, मध्यम व कनिष्ठ दर्ज्याचीं असावयाचीं व त्यांच्या पक्के कच्चेपणावर प्रवास सुरक्षित किंवा घातक ठरावयाचा. वेगळ्या कार्याकरितां वेगळ्या प्रकारचीं जहाजे बांधावीं लागतात. या सर्व गोष्टींची खडान् खडा माहिती आजच्या शास्त्रनिष्णात तज्ज्ञांप्रमाणेंच प्राचीन कालच्या हिंदु लोकांस होती याविषयी संस्कृत आधार भोजराजांनी लिहिलेल्या पुस्तकांत आहे. वृक्षायुर्वेद (Botany) या ग्रंथांतील माहिती-

प्रमाणें लांकूड चार प्रकारचें असे व त्यास ब्राह्मण, क्षत्रिय, वैश्य व शूद्र अशीं नांवें दिलीं असत. प्रत्येक लांकडाचे गुणधर्मविशेषांचें वर्णन करून कोणत्या जातीचें झाड कोणत्या प्रकारच्या नावा बांधायाच्या कामीं आणावें याविषयीं सविस्तर माहिती या ग्रंथांमधून आढळते. लांकडाच्या जातीसंबंधाचें वर्णन पुढीलप्रमाणें आहे:—

लघु यत्कोमलं काष्ठं सुघटं ब्रह्मजाति तत् ।

दृढाङ्गं लघु यत्काष्ठमघटं क्षत्रजातिवत् ॥ १ ॥

कोमलं गुरु यत्काष्ठं वैश्यजाति तदुच्यते ।

दृढाङ्गं गुरु यत्काष्ठं शूद्रजाति तदुच्यते ॥ २ ॥

लक्षणद्वययोगेन द्विजातिः काष्ठसंग्रहः ॥

अर्थ:—ब्राह्मण जातीचें लांकूड वजनानें हलकें असून त्यांत मऊपणा अधिक असतो व दुसऱ्या प्रकारच्या लांकडाशीं जुळवितां येतें, तर क्षत्रिय जातीचें लांकूड हलकें पण घट्ट असून तें दुसऱ्या लांकडाशीं जुळवितां येत नाही. (२) वैश्य जातीचें लांकूड वजनदार व नरम असतें व शूद्र जातीचें लांकूड घट्ट व वजनदार असतें. (३) याखेरीज दोन जातीचे गुण मिश्रित असलेल्या जातीचे लांकडास मिश्रजाति म्हणतात.

जहाजांचे बाबतींतील तज्ज्ञ भोजाचे मतें क्षत्रिय जातीच्या लांकडाच्या नौकेपासून सुख व समृद्धि प्राप्त होते. (क्षत्रियकाष्ठैर्घटिता भोजयते सुखसंपदं नौका). पाण्याचा सुदीर्घ विस्तार असून वाहतुकीस कठिण अशा पाण्यांत क्षत्रिय जातीच्या लांकडाची नौका उपयोगांत आणावी. वेगळाल्या जातीचीं लांकूडें एकत्र करून त्यांची सांगड घालून केलेली नौका सुदीर्घ काळपर्यंत टिकत नाही, त्यांतील प्रवास सुखकर न होतां त्यांतील लांकूड सडतें व थोडासा धक्का किंवा जोरदार लाटांचा प्रहार होतांच अशा प्रकारच्या नौकांस चिरा पडून त्यांतून आंत पाणी झिरपत जाण्याचा व त्यायोगें त्या बुडाण्याचा संभव अधिक असतो. म्हणून अशा प्रकारच्या नौका बांधूंच नयेत असा भोजराजाचा स्पष्ट निर्बंध आहे.

आधुनिक काळांत कित्येक नावा पाण्यांत पेरलेल्या सुंगांमुळें बुडल्याचें आपण वारंवार वाचतो. अशा प्रकारें समुद्रांत विद्युत्प्रवाही खडक असलेल्या जिनसांकडें

लोखंड ओढले जाण्याचा संभव अधिक, अतएव नौकांना लोखंडाचें आवरणच लावूं नये असाहि निर्बंध भोजराजानें आपल्या ग्रंथांत घालून दिला आहे. यावरून प्राचीन काळीं हिंदु लोकांस या गोष्टीचें यथावत् ज्ञान होतें असें अनुमान काढणें चुकीचें होणार नाही. या बाबतींत भोजाचें म्हणणें असें—

न सिन्धुगाह्यार्हति लोहबन्धं तल्लोहकान्तैर्हियते हि लोहम् ।

विपद्यते तेन जलेषु नौका गुणेन बंधं निजगाद भोजः ॥

अर्थः—समुद्रांतून प्रवास करणाऱ्या नौकांच्या फळ्या सांधतांना त्यांस लोखंडाच्या पट्यांनीं किंवा खिळ्यांनीं जोडूं नये अथवा सांधूं नये. कारण समुद्रान्तर्गत असणाऱ्या लोहचुंबकमय खडकांचा त्यांशीं संबंध येणें फार संभवनीय असतें व तसें झाल्यास नौकांवर बुडण्याची आपत्ति कोसळण्याचा अधिक संभव असतो. यासाठीं जुन्या नौकांचे सांधे विशिष्ट प्रकारच्या जोडपदार्थांनीं जोडलेले असत. यासाठीं इ. स. बाराव्या शतकांतील प्रवासी Marco Polo नें उत्तम साक्ष दिली आहे. तो लिहितोः—
The ships are all double-planked. These are caulked together with Oakum both within and without. They are un-coated with pitch.....but the bottoms are smeared over with the following preparations. The people take quicklime and hemp, which latter they cut small and with these when pounded together they mix oil procured from a certain tree, making of the whole a kind of unguent which retains its viscous properties more firmly and is a better material than pitch. (Page 322, Travel and Topography by Marco Polo, Everyman's Library Series, Dec. 1907)

“जहाजांना जोडफळ्या लावलेल्या असून त्यांस आंतून बाहेरून सण हा पदार्थ लावून जोडलेले असतें. त्यावर डांबरी पदार्थ (युरपमधील जहाजांच्या बांधणी-प्रमाणें) न फासतां पुढील रोंगण फासतात. हे लोक अंबाडी व कळीचा चुना एकत्र करून चांगला कुटून एकजीव करतात व नंतर त्यांत एका विशिष्ट झाडाचें तेल घालून त्याचें एक प्रकारचें रोंगण तयार करतात. हें डामरापेक्षा अधिक घट्ट व चिवट असतें.” भोजानें सांगितलेल्या लांकडांच्या चार जातींखेरीज “युक्तिकल्पतरु” या ग्रंथांतहि विशिष्ट प्रकारचें वर्णन नौकांच्या लांकडाचें केलेलें

आढळते. त्यांत नौकांचे वेगवेगळे प्रकारहि वर्णिले आहेत. नौका नदीवर, समुद्रावर अथवा छोट्या सफरीकरतां उपयोगांत आणावयाच्या, त्याप्रमाणें त्यांचा आकार, बांधणी व विस्तार असावयाचा. या वर्णनांत प्रथमतः नौकांचे मुख्य दोन प्रकार (१) सामान्य व (२) विशेष. “सामान्यश्च विशेषश्च नौकाया लक्षणं द्वयम्” या द्विजातीय नौकांचे विशिष्ट प्रकार १० आहेत. त्यांचीं नांवें, रुंदी, लांबी व उंची पुढें दिल्याप्रमाणें आहे.

(१) सामान्य नौका

नांव	लांबी (क्युबिट)	रुंदी (क्युबिट)	उंची (क्युबिट)
१ क्षुद्रा	१६	४	४
२ मध्यमा	२४	१२	८
३ भीमा	४०	२०	२०
४ चपला	४८	२४	२४
५ पटला	६४	३२	३२
६ भया	७२	३६	३६
७ दीर्घा	८८	४४	४४
८ पत्रपुटा	९६	४८	४८
९ गर्भरा	११२	५६	५६
१० मन्थरा	१२०	६०	६०

(प्रो. राधाकुमुद मुकर्जी यांच्या ग्रंथावरून.)

यांपैकीं भीमा, भया व गर्भरा यांचा प्रवास सुखकर नसतो असें सांगितलें आहे, कारण त्यांच्या लांबी, रुंदी व उंचीच्या प्रमाणामुळे या नौका पाण्याच्या पृष्ठभागावर तितक्या समतोल रहात नसल्या. वरील सामान्य जातीच्या नौका नदी व इतर जलमार्गावरून वाहतुकीसाठीं उपयोगांत आणीत व समुद्रावरील पर्यटनासाठीं पाठ-विण्यांत येणाऱ्या नौकांस विशेष हें नांव दिलें जाई. “विशेष” वर्गातील नौकांचेहि दहा प्रकार आहेत.

२ विशेष नौका

दीर्घा	लांब ४२	रुंदी ५३	उंच ४६
नांव	लांबी	रुंदी	उंची
१ दीर्घिका	३२	४	३६
२ तरणी	४८	६	४६
३ लोला	६४	८	६६
४ गत्वरा	८०	१०	८
५ गामिनी	९६	१२	९६
६ तरि	११२	१४	११६
७ जंघाला	१२८	१६	१२६
८ ग्हाविनी	१४४	१८	१४६
९ धारिणी	१६०	२०	१६
१० वेगिनी	१७६	२२	१७६

(प्रो. राधाकुमुद मुकर्जी यांच्या ग्रंथावरून.)

“ विशेष नौका जातीचे दोन प्रकार असून या सर्व नौका समुद्रावर संचार करणाऱ्या असत. ते प्रकार म्हणजे (१) दीर्घा व (२) उन्नता. यांपैकी दीर्घा जातीच्या नौकांचे दहा प्रकार वर सांगितले असून या नावांचा विशेष म्हणजे त्यांची लांबी हा असे. “ उन्नता ” जातीच्या नौकेचे पांच प्रकार असून त्यांचा विशेष म्हणजे त्यांची उंची हा होय. त्यांचे प्रकार असे:—

(२) उन्नता नौका

प्रकार	लांबी	रुंदी	उंची
१ ऊर्ध्वा	३२	१६	१६
२ अनुर्ध्वा	४८	२४	२४
३ स्वर्णमुखी	६४	३२	३२
४ गर्भिणी	८०	४०	४०
५ मंथरा	९६	४८	४८

या दोन्ही समुद्रावरील जातींतील “ विशिष्ट ” नौकाप्रकारांतील दुःखद होणाऱ्या नौका दीर्घा जातीपैकीं लोला, गामिनी व प्लाविनी या असून उन्नतापैकीं अन्धर्वा, गर्भिणी आणि मंथरा या फारशा सुखावह नसत, तथापि ऊर्ध्वा जातीच्या नौकांनीं राजांस फार फार फायदा होतो असेंहि म्हटलें आहे. त्याचीं कारणें मात्र दिलीं नाहीत.

याप्रमाणें “ युक्तिकल्पतरू ” मध्ये जहाजांचे प्रकार दिले असून त्याशिवाय या नौका कशा शृंगाराच्या व त्यांत सुखसोयी कशा कराव्या याचेंहि सुरेख वर्णन आढळतें. सुंदर सजावटी नौका तयार करण्यासाठीं चार प्रकारचे रंग व चार प्रकारचे धातु वापरीत. ते सोनें, रुपें, तांबें या तिहींचा मिळून बनविलेला मिश्र धातु. वेगळाल्या प्रकारच्या नौकांस वेगळाले रंग दिले असत व त्यावरून वेगानें जाणाऱ्या गलबताची जात सहज ओळखतां येत असे. चार डोलकाऱ्यांच्या नावेस शुभ्र रंग; तर तीन डोलकाऱ्यांच्या नौकेस तांबडा; दोन डोलकाऱ्यांच्या नावेस पिवळा व एका डोलकाठीच्या नौकेस निळा रंग दिला जाई. गलबताची नाळ किंवा पुढच्या भागास तऱ्हेतऱ्हेचे आकार दिले जात असत, व त्यांत विशेषतः सिंह, म्हैस, सर्प, हत्ती, वाघ, पक्षी (बदक, मोर, पोपट), बेडुक व कित्येकदां मनुष्य यांच्या तोंडाचा आकार दिला जाई, व त्यांतच त्यावेळच्या सुतारांनीं व खोदकाम करणाऱ्या शिल्पकारांनीं आपली कारागिरी (कला) प्रकट करावी. या तोंडाभोंवतीं मोती किंवा सोन्याच्या माळाहि लटकविल्या असत. याप्रमाणें लांबी, रुंदी, उंची व आकार यांचा विचार येथवर झाल्यावर मग सहजच प्रवाशांची निजण्या-बसण्याची सोय काय हा विचार पुढें येतो. ज्यास आज “ केबिन्स ” म्हणतात त्यांचा विस्तार केवढा असावा, व या खोल्या नौकेच्या ज्या भागावर असतील त्याप्रमाणें त्यांची उपयुक्तता कमीअधिक ठरे. याबद्दल मुख्यतः तीन प्रकारच्या खोल्या किंवा पडद्याळ असणाऱ्या नावा असत. (१) सर्वमंदिरा (२) मध्यमंदिरा (३) अग्रमंदिरा. हे ते तीन प्रकार होत. “ सर्वतो मंदिरं यत्र सा ज्ञेया सर्वमंदिरा ” म्हणजे ज्या नौकेंत एका टोंकापासून दुसऱ्या टोंकापर्यंत विस्तीर्ण खोली असे तिला ही संज्ञा असे. या नौकेंत राजाचा खजीना, राजस्त्रिया व अश्व यांची सोय असे. याशिवाय ज्या नौकेच्या मध्य भागावरच मंदिरें असत त्यास “ मध्यमंदिरा ” हें नांव असे. या जातीच्या नौकांमधून राजेलोक खुषीच्या सफरीकरतां जात असत, व यांचा उपयोग पर्जन्यकाळीहि होई. तिसऱ्या प्रकारांत फक्त समोरच्या भागावरच मंदिर असे म्हणून त्या नावेस “ अग्रमंदिरा ” म्हणत.

या जातीच्या नावा सागरावरील लांबचे प्रवास व जलयुद्धे या कामी आणल्या जात. “अग्रतो मंदिरं यत्र सा ज्ञेया त्वग्रमंदिरा । चिरप्रवासयात्रायां रणे काले धनात्यये॥” यावरून “अग्रमंदिरा” नौका बहुधा आरमारांत वापरत असावेत असे अनुमान काढता येते. तुघाने आपल्या मुलास अशा प्रकारच्या “अग्रमंदिरा” नौकेंतून दूरच्या शत्रूच्या द्वीपावर युद्धार्थ पाठविले होते व या नौकांना शेवटी जलसमाधि मिळून शंभर वल्ह्यांनी वल्हविल्या जाणाऱ्या अश्विनौ देवांच्या नौकेने तुघाच्या भृज्युनामक मुलाची व त्याच्या सैन्याची सुटका केली असा वृत्तान्त ऋग्वेदांत सांपडतो. त्याचप्रमाणे पांडवांचा नाश करण्यास सदैव उद्युक्त असणाऱ्या कौरव राजपुत्रांनी योजिलेल्या घातापामून विदुराने अशाच “अग्रमंदिरा” नौकेंतून पांडवांस वाचविले असे महाभारताच्या आदिपर्वात वर्णन आढळते.

ततः प्रवासितो विद्वान् विदुरेण नरस्तदा ।

पार्थानां दर्शयामास मनो माहृतगामिनीम् ॥

सर्ववातसहां नावं यन्त्रयुक्तां पताकिनीम् ।

शिवे भागीरथीतीरे नरैर्विश्रम्भिभिः कृताम् ॥ महाभारत आदिपर्व.

महाभारतकालापूर्वी रामायणकालीं हि शत्रूला रोखून धरण्याकरितां कैवर्ताना ५०० नौका एकत्र करण्यास सांगितले होते असे वर्णन अयोध्याकाण्डांत आहे:—

नावां शतानां पंचानां कैवर्तानां शतं शतम् ।

सन्नद्धानां तथा यूनां तिष्ठन्त्वित्यभ्यचोदयत् ॥ अयोध्याकाण्ड.

श्रीरामाचा पूर्वज रघुराजा याने पृथ्वी जिंकतांना वङ्ग प्रदेशावर स्वारी केली त्यास वङ्गदेशीय वीरांनी विरोध वरील तऱ्हेच्या नौकांतून केला व रघुराजाने गंगातीरावरील बेटावर आपली ध्वजा रोवून नंतर आपल्या देशास प्रयाण केले असे कालिदासाने आपल्या “रघुवंश”त वर्णन केले आहे.

वरील प्रमाणे संस्कृत वाङ्मयांतील उताऱ्यांवरून हिंदवासीयांची नौकानयनांत व त्या शास्त्राच्या शाखोपशाखांत केवढी प्रगति झाली होती हे कळते. याशिवाय पाली भाषेतील ग्रंथांवरून नौकांची लांबी, रुंदी, उंची वगैरेचे वर्णन नसले तरी त्यांत किती प्रवासी समावू शकत याचा उल्लेख असल्याने नौकांच्या विस्ताराचा अंदाज करता येतो. बंगालचा राजा सिंहबाहु याने आपला मुलगा विजय यास आपल्या

७०० अनुयायांसह नौकांतून परदेशास पाठविलें व तो प्रवास करित सिंहलद्वीपास गेला असा वृत्तान्त एके जागी आढळतो. त्याचप्रमाणें या सर्व सातशें माणसांचीं कुटुंबें मुलामाणसांसहित इतर मोठ्या नौकांतून पाठविलीं असाहि उल्लेख येतो. विजय राजकुमार सिंहलद्वीपांत राहिल्यावर त्याची विवाहित स्त्री पांड्य देशाची राजकन्या व तिचा परिवार यांनीं सिंहलद्वीपास (सीलोन) जातांना ज्या नौकेनें प्रवास केला ती प्रचण्ड असून तिच्यांत कमीत कमी ८०० जणांनीं तरी प्रवास केला असें वर्णन आहे. याशिवाय “जनकजातकां”त ७०० प्रवासी असलेली एक नौका समुद्रांत बुडाल्याची कथा आहे. भडोचपासून सुप्पारक बोधिसत्त्वानें ७०० व्यापाऱ्यांसह समुद्रपर्यटन केलें असा उल्लेख एके ठिकाणीं आहे. “वल्हास-जातकां”त ५०० व्यापारी आंत असलेल्या एका नौकेस जलसमाधि मिळाली व हे मृत व्यापारी समुद्रकिनाऱ्यावर लाटांतून येऊन पडले असेंहि वर्णन आहे. हाडीनें लिहिलेल्या “मॅन्युअल ऑफ बुद्धिज्जम्” नांवाच्या पुस्तकांत सुप्पारकांतील व्यापारी पन्नाबंभूंबरोबर ज्या होडींत बसून प्रवासास गेले तींत ३०० प्रवासी असून शिवाय नौका बांधण्याचे लांकडी तत्के ठेवण्यासाठीं हि मुबलक जागा तींत होती असा लेख आहे. याशिवाय गंगासागरांतून ब्रह्मी व्यापारीबंधु तपूसा व पालाखेर यांनीं ज्या नौकांनीं प्रवास केला त्यांत नौकांतील पूर्वीचे सामान असूनहि पांचशें गाढ्यांतून वाहून नेतां येईल इतका माल आपल्या बरोबर नेला असें वर्णन दिलें असून, दुसऱ्या एका ठिकाणीं भागलपुराहून महाजनक जात याचा राजपुत्र इतर व्यापाऱ्यांसह स्वर्णभूमीला ज्या नौकेतून गेला तींत सात लमाणांचे तांडे व त्यांचे पशु हांते असें लिहिलें आहे. राजा दन्तकुमार व त्याची राजपत्नी ताम्रलिप्तास पोंचल्यावर तेथून ज्या नौकेतून त्यांनीं प्रवास केला तिचें वर्णन असें आहे:—

“A vessel bound for Ceylon firmly constructed with planks, sewed together with ropes, having a well-rigged lofty mast, with spacious sail and commanded by a skilful navigator on the point of departure.” याशिवाय असे अनेक आधार देतां येण्यासारखे आहेत, परंतु त्या सर्वांचा एकच अर्थ व तो हा कीं, प्राचीन हिंदुस्थानांतील लोक सागरावर प्रभुत्व गाजवीत, मोठ्या नांवांतून व्यापार करीत, व ३००, ५००, ७०० असे प्रवासी ज्यांत समावतील अशा मोठाल्या नौका तयार करीत. त्यांची बांधणी सुबक असून सांधे घट्ट व मजबूत व पाण्यास दाद न देणारे असत व त्यांवरील नौकाधिकारी यांस जलपर्यटनाची पूर्ण माहिती

होती. समुद्रोल्लंघन करणे “अधर्म्य” मानत नव्हते. समुद्रोल्लंघन करण्यास लागणारी धडाडी व महत्त्वाकांक्षा, त्याचप्रमाणे साहसी वृत्ति व जीवाचा धडा हे गुण त्यांच्या ठिकाणी असत. समुद्रोल्लंघन त्यांना “अधर्म्य” वाटते तर त्यांनी या धंद्याचा व कलेचा इतका परिपोष केला नसता. कोणत्याहि शास्त्रकारांनी किंवा स्मृतिकारांनी समुद्रोल्लंघनाचा निषेध केलेला आढळत नाही. राजेलोक समुद्रावरून जाण्याकरिता लढाऊ आरमारेहि बाळगत—असल्या गोष्टी प्राचीन वाङ्मयातून आढळतात.



भाग तिसरा.



हिंदुस्थानचे सागरवर्चस्वाचे इतर पुरावे.



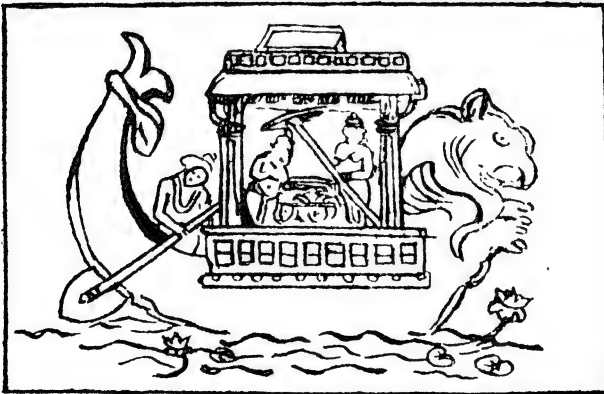
संस्कृत व पाली वाङ्मयांतून नौकांसंबंधी माहिती कशी मिळू शकते याचें विवरण मागील प्रकरणांत केल्यावर त्यास पोषक असे इतर पुरावे जे सांपडतात त्यांत हिंदु शिल्प, नाणीं व चित्रकला या सदरांतून अनेक सांपडतात. त्यांचा आतां संक्षेपतः परामर्ष घेऊं.

चित्रकला व खोदकाम हीं हिंदुस्थानांत आज सर्वत्र विखुरलेलीं सांपडूं शकतात. त्याचप्रमाणें कोरीव लेणीं व उभारलेले स्तूप व जयस्तंभ यांच्यावरील लिखाणें व ताम्रपट यांवरूनहि हिंदु लोकांच्या प्राचीन नौकानयनकलेबद्दल खात्री पटूं शकते. कोणत्याहि संस्कृतीचें द्योतक त्यांत तयार झालेलें साहित्य, तसेंच चित्रकला, मूर्तिकला, चित्रकलामंदिरें इत्यादिकांत सांपडतें व त्या दृष्टीनें हि या गोष्टीचा विचार केला पाहिजे. व्हिस् डेव्हिड्, व्हिन्सेन्ट स्मिथ, कनिंगहॅम प्रभृति लेखकांनीं या बाबतींत फार प्रचण्ड संशोधन व प्रकाशनकार्य करून ठेविलें आहे. प्रत्यक्ष व्यवहारांत दिसणाऱ्या गोष्टींचें रूपान्तर चित्रांत, काव्यांत, खोदकामांत दिसून येतें व अशा जुन्या अवशेषांस “सुंदर” असेंच नांव मिळतें. इंग्रजीत म्हण आहे कीं A thing of Beauty is Joy forever [म्ह. सुंदर वस्तु ही सदैव आनंददायीच असते]. याप्रमाणें आपणांस सांची येथील स्तूप, पुरी येथील जगन्नाथाचें मंदिर, भुवनेश्वर येथील बिंदुसरोवराजवळील वेताळ मंदिर, अजिंठा येथील कोरीव लेणीं, त्याचप्रमाणें जावा, सयाम, चीन, कांबोडिया वगैरे देशांत सांपडणारे अवशेष हीं वरील विधानास पुष्टीच देतात. याकरितां एकेका ठिकाणच्या मंदिरावरील खोदकामाचा आपण विचार करूं.

सांची येथील पहिल्या स्तूपास पूर्व व पश्चिम द्वार असून या द्वारांवर असलेल्या खोदकामांत नौकांचीं चित्रें फार सुंदर आहेत. पैकीं पूर्वद्वारावरील चित्रांत एक छोडी असून तिजवर वल्हवणारे व दोन पूजक आहेत, आणि तिसरा नदीचे कांठी

उभे राहिलेल्या दुसऱ्या तपस्व्याकडे पाहत आहे, व ही नौका पाण्यातून परतीरास जात आहे असा देखावा दिसतो. या स्तूपाचा काल इ. स. पूर्वी दुसऱ्या शतकांतील असावा असें तज्ज्ञांचें मत आहे.

यानंतर पश्चिम द्वारावरील खोदकामांत पाण्यांत उभी असलेली एक नाव असून तिच्या पुढच्या भागावर बंदकाचें तोंड आहे व मागच्या भागास माशाच्या शेंपटीचा आकार दिला आहे. यांत मधल्या बाजूस मंडप असून त्याच्या आंत एक सिंहासन आहे व त्याच्या शेजारीं दोन परिचारक, एकाचे हातीं छत्र व दुसऱ्याच्या हातांत चामर असलेले, असे उभे आहेत असें दृश्य दिसतें. ही होडी वल्हवीत असलेला एक माणूसहि त्या ठिकाणीं कोरलेला दिसतो. याशिवाय पाण्यांत डुंबणारीं पांच माणसें असून तीं नौकेतील लोकांना आपणांस वांचविण्याची प्रार्थना करीत आहेत असें दिसतें, असें प्रो. मुकर्जी आपल्या ग्रंथांत म्हणतात. या चित्राकडे नीट लक्ष दिल्यास त्यांत एक प्रकारचा सांस्कृतिक इतिहास व विशिष्ट कालांतील घटना ग्रथित केली आहे असें दिसतें. इ. स. पूर्वी ५०० वर्षांपूर्वी गौतमबुद्धानें हिंदुस्थानांत नवीन धर्माची प्रतिष्ठा केली व आपले शिष्य गांवोगांवी पाठवून त्याचा प्रसार केला. त्याचपैकीं एखाद्या प्रसंगास अनुलक्षून हें चित्र असावें.



चित्र नं. १

(प्रो. राधाकुमुद मुकर्जीच्या पुस्तकावरून)

यानंतरच्या कालांतील अवशेष म्हणजे कान्हेरीचीं कोरीवलेणीं होत. हीं मुंबईच्या-जवळ असल्यानें होडींतून जाऊन आज कोणासहि पहावयास मिळतात. हीं लेणीं इ. स. च्या दुसऱ्या शतकांतील आंध्रभृत्य राजांनीं कोरलीं असावीं व तीं शातवाहन राजा वसिष्ठीपुत्र (इ. स. १३३ ते १६२) व गौतमीपुत्र (इ. स. १७७ ते १९६) यांच्या कारकीर्दीत खोदून तयार झालीं असावीं असें तज्ज्ञांचें मत आहे. या खोदीव कामांत एका चित्रांत नौका उलटली असून दोन माणसें बुडत आहेत व त्यांना वांचविण्याकरितां पद्मपाणिदेव माणसें पाठवितो असा आशय आहे असें बाँबे गॅझीटीअरमध्ये भाग १४ पान १६५ वर लिहिलें आहे. याच-प्रमाणें जगन्नाथपुरीच्या मंदिरावरील कोरीव भागांत एक राजनौकेचें चित्र असून तिच्यांत मध्यावर बसलेलें एक माणसाचें चित्र आहे, व बरेचसे नावाडी आपलीं वल्हीं जोरजोरानें चालवून नावेस गति देताहेत असें दृश्य आहे. या वल्ह्यांनीं पाण्यास दिलेली गति व तिजमुळें उत्पन्न झालेल्या लाटा यांचें प्रदर्शनहि चित्रांत सुंदर केलें आहे. कांहीं तज्ज्ञांच्या मतें हें पूर्वकालीन जीवनाचें रेखीव चित्र आहे, तर कांहींच्या मतें वासुदेवानें नुकत्याच जन्मलेल्या श्रीकृष्णास यमुनापार कसें नेलें याचें हें चित्रित वर्णन आहे. या चित्रांतील नौका मागे वर्णिलेल्या “मध्यमंदिरा” वर्गाच्या असाव्या असा प्रो. मुकर्जी यांचा कयास आहे.

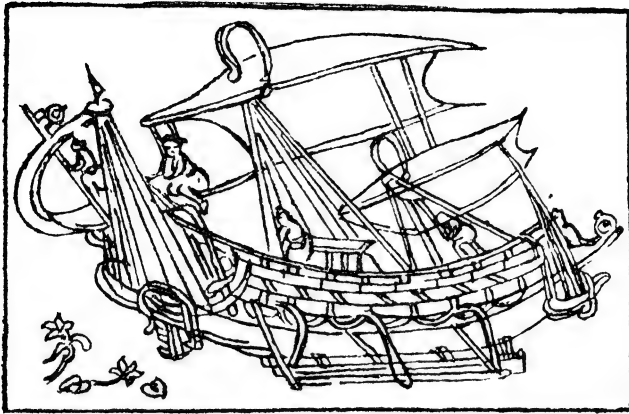
अजिंठा येथील कोरीव लेणीं पाहिल्यास त्यांतील इ. स. पूर्वीचे दुसऱ्या शतकां-तील कांहीं असावीत असा तज्ज्ञांचा अंदाज आहे. या लेण्यांतहि नौका, त्यांचा प्रवास, व वल्हवणें या क्रिया दिसतात. जे. ग्रिफिथ यानें बुद्धकालांतील कोरीव लेण्यांवर एक ग्रंथ लिहिला असून त्यांची त्यानें मुक्तकंठांनें प्रशंसा केलेली आढळते. हें लेणीं खोदण्याचें काम इ. स. पूर्वी २०० ते जवळ जवळ इ. स. ७-८ व्या शतकापर्यंत म्हणजे जवळ जवळ १००० वर्षे तरी चाललें होतें व अशीं दूरवर प्रदेशांत हीं लेणीं कोरतांना उष्णतामान व इतर अनेक अडचणींना तोंड देऊन सातत्यानें आपलें काम करीत राहणें हा भारतीयांच्या अंगचा विशेष गुण पूर्णपणें दृष्टीस पडतो, व हाच त्यांचा प्राचीन स्वभावविशेष (Genius) होय असें या ग्रंथकाराचें मत आहे. ख्रिस्तशकापूर्वी दोनशें शतककालीं दक्षिणेंत सातवाहन उर्फ शालिवाहन किंवा आंध्रभृत्य या वंशाचे राजे राज्य करीत असून त्यांच्या कालीं बुद्धभिक्षु धर्मप्रसारार्थ इकडे आले व अरण्यांत असल्या गुहा खोदून ते उपासना करीत असत असें इतिहास कथन करतो. या गुहांपैकीं नं. १ ते नं. ५ ह्या गुहा

आधुनिक म्ह. ख्रिस्ती शतकांतील असून नं. ८, ९, १०, १२ व १३ ह्या ख्रिस्त-पूर्व दुसऱ्या शतकांतील आहेत असें तज्ज्ञ सांगतात. इ. स. ७५ वर्षी जावाकडे आंध्रभृत्य राजांच्या कारकीर्दीत वसाहतीसाठी अनेक हिंदु लोक नौकानयनाच्या सहाय्याने परदेशांत गेले व तेथें जाऊन त्यांनी आपली संस्कृति व व्यापार यांचा प्रसार केला. हें कार्य जवळ जवळ इ. स. ७ व्या शतकापर्यंत चालू होतें याबद्दल इतिहासांत विपुल पुरावा आहे. या गुहांपैकीं नं. २ च्या गुहेमध्ये नौकांचीं चित्रे काढलीं आहेत व त्यांचा काल इ. स. ५२५ ते ६५० असून त्या कालांतील घडामोडांचें प्रतिबिम्ब या चित्रांतून वठविलें दिसते. त्यांत समुद्रावरील पर्यटनाचा देखावा आहे. या कालांत हिंदु राजांनी आपले व्यापारी व संस्कृतिप्रचारक लोक जावा, सयाम, चीन, कांबोडिया, जपानमध्ये पाठविले त्यांचीं चित्रे सहजरीत्या काढलीं गेलीं. सम्राट् गुप्तांचें राज्य मोडकळीस आल्यावर हिंदुस्थानची सत्ता उत्तरेस कनोजचा हर्षवर्धन राजा व दक्षिणेस महाराष्ट्राचा पुलकेशी या दोन सम्राटांत वांटली गेली होती. या दोन्ही सम्राटांचा परदेशाशीं प्रचण्ड व्यापार असे. महाराष्ट्र सम्राट् पुलकेशी याची हयाति फार दूरवर पसरलेली असून त्याचे दरवारीं इराणचा राजा दुसरा खुश्रु यानें आपला वकील पाठविला होता असें विहन्सेन्ट स्मिथने लिहिलें आहे. या वेळचा काळ म्हणजे हिंदूंच्या पूर्ण वैभवाचा काळ असून पुलकेशी राजानें आपलें आरमारहि प्रचण्ड प्रमाणावर वाढविलें होतें व त्यानें पश्चिम किनाऱ्यावरील पुरी बंदरावर हल्ला चढवून तें हस्तगत केलें होतें असे डॉ. भांडारकरांनी आपल्या “दक्षिण हिंदुस्थानचा इतिहास” या पुस्तकांत नमूद केलें आहे. यांपैकीं एका चित्रांत जहाजाला उंच नाळ व वराम असून त्याला तीन डोलकाऱ्या व तीन शिडें लावलेलीं आहेत व उत्तम सुकाणूहि असून पोगांत (JIB) बाराहि पूर्ण भरला आहे असें दृश्य आहे. या जहाजावर नक्षीकाम भरपूर आहे व त्यास अनेक बारी आहेत. या नौकेकडे पाहतां ती “अग्र-मंदिरा” जातीची असावी असें दिसते. याचप्रमाणें दुसऱ्या चित्रांत सम्राटाची विहार-नौका दिसते. इच्यांत वल्हवणाऱ्या नावाड्यास एका टोंकास शिडीप्रमाणें उंच बसावयाची जागा केलेली दिसते; व मध्यभागावर चारखांबी मंडप असून त्यापुढें एक छत्रभर बसला आहे. त्याच्या हातांत राजछत्र दिसते. मध्यावर राजा व राजबिऱ्या बसलेल्या दिसतात. ही नौका “मध्यमंदिरा” जातीची असावी. “युक्तिकल्पतरू” मधील वर्णनाशीं ती जुळते. याशिवाय एका गुहेंत

बंगालचा राजपुत्र विजय याच्या हृदयपारीच्या वेळचा देखावा आहे. त्याच्याबरोबर त्याचे पारिपार्श्वक, अनुयायी कुटुंबे, वगैरे परिवार गेला होता. याचें वर्णन “महावंश” व “राजवलीय” या पालीग्रंथांत सांपडतें. विजय राजाचे आरमारांत कमीत कमी १५०० माणसे होती. हा संबंध काफिला कित्येकांच्या मते गंगा-सागरावरून सिंहलद्वीपाच्या दक्षिणेच्या कडेनें लंकेन उतरला. विजयराजपुत्रानें या ठिकाणीं आपलें राजघराणें स्थापन केलें. अशा प्रकारे हिंदुस्थानांतून एक प्रचंड आरमार लंकेत उतरून त्यानें तो देश हिंदु साम्राज्यांत सामील करून घेतला. या स्फूर्तिदायक गोष्टीचें कौतुक म्हणून त्याचें चित्र खोदकामांत काढण्याची स्फूर्ति ह्या वेळच्या शिल्पकारांस झाली असल्यास आश्चर्य नाही. याचबरोबर पुलकेशी या महाराष्ट्रसम्राटाच्या दरबारांत इराणचा वकील भेटीस येतो त्या वेळचें काढलेलें चित्र या लेण्यांत दिसतें व यावरून या लेण्यांत जुना इतिहास कसा स्पष्ट मांडला गेला व तो कसा विश्वसनीय आहे याची खात्री पटते. त्रिफिथनें वरील विजय राजपुत्रानें लंका जिंकली त्या वेळच्या चित्राचें सुंदर वर्णन केलें आहे. या चित्रांत समुद्रांत आरमार असून वेगळाल्या नौकांतून सैनिक अनुयायी, राजपुत्र व त्याचा लवाजमा असून त्यांनीं बाण कसे सोडले व त्यावेळीं युद्ध रंगांत आलें असतां हत्ती आपली सोड कशी हालवितान वगैरे प्रसंग फार मनोवेषकपणें चित्रित केले आहेत. सैनिकांपैकीं कांहीं जणांच्या हातांत ध्वज व पताका असून कांहीं जण भाले, तर कांहीं जण ढालतलवार घेतलेले दिसतात. हा प्रसंग इ. स. पूर्वी ५४३ वर्षी झाला असा इतिहास आहे.

हिंदुस्थानांतील लेणी व खोदकाम यांत अशा प्रकारचीं ऐतिहासिक पुराव्याचीं चित्रे अनेक सांपडतात. याचप्रमाणें जावामधील बोरुबुदुरच्या मंदिरांतील शिल्पकामांतहि असेच इतर प्रसंग वर्णिलेले आहेत. हिंदु संस्कृतीचा प्रसार ज्या ज्या देशांत झाला त्यांत म्हणजे मलाया, सयाम, जावा, सेलबिस, सुमात्रा, बोर्नो आदि पॅसिफिक महासागरांतील बेटांवर जे अवशेष सांपडतात त्यांवरून प्राचीन कालच्या हिंदु वैभवाची पूर्ण कल्पना येते. या वेळचा इतिहास चित्ररूपानें तेथील मंदिरांत दिसतो. त्यांतील मुख्यतः बोरुबुदुर (जावा बेटावरील) येथील देवालयांतील चित्रांपैकीं एकांत तेथें जाणाऱ्या हिंदूंचे नावेतील प्रवासदृश्य दाखविलेलें दिसतें. इ. बी. हॅवेल नामक एका पाश्चिमात्य लेखकानें या चित्राविषयी आपल्या “इंडियन स्कल्पटर अँड पेंटिंग” नांवाच्या पुस्तकांत विशेष माहिती दिली आहे.

तिचा कामापुरता सारांश असा कीः—“ या जहाजाची बांधणी व सजावट सुंदर



चित्र नं. २ दीर्घा (बोरुबुदुर) (पान २७ ओळ ६)

(प्रो. राधाकुमुद मुकर्जीच्या पुस्तकावरून)

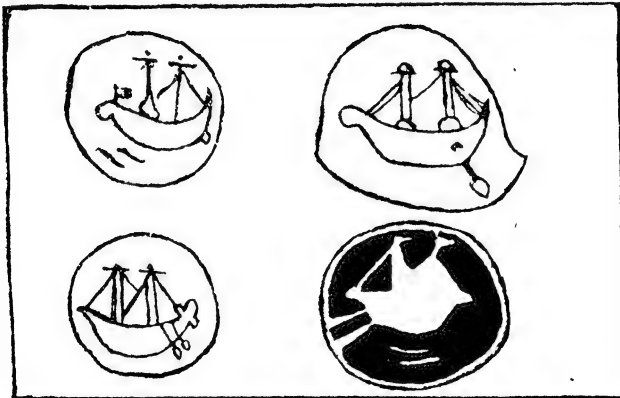
असून तो एक चित्राचा अप्रतिम मासला आहे. त्यांत गुजराथचा राजा व त्याचे अनुयायांस हिंदुस्थानच्या पश्चिम किनाऱ्यावरून जावाकडे जातांना केवढा त्रास पडला असेल याची कल्पना मूर्तिमंतपणें डोळ्यासमोर उभी ठाकते. याच जहाजाबरोबर इतर नावा असून त्यांना समुद्रांतील प्रचण्ड लाटांतून वल्हवून सुरक्षितपणें नेतांना नाविकांनी आपलें कौशल्य, पराक्रम व कला कशीं प्रकट केलीं याचें हुबेहुब प्रतिबिंब या चित्रांत वठविण्यांत आलें आहे. यांतच शिडें बंद करून होळ्यांना स्थिर करण्यासाठीं नांगर टाकण्याचेंहि दृश्य येथें दिसतें. या चित्राकडे पाहून हिंदुस्थानांतून जावाकडे इ. स. सहाव्या शतकांत व पहिल्या तीन शतकांत हिंदु लोक गेले तो देखावा स्पष्टपणें मनापुढें उभा राहतो ! नौकांच्या मागच्या बाजूवर मोठें जहाज फुटल्यास बचावासाठीं आधुनिक काळीं असणाऱ्या लहान बोटी त्या काळींहि बांधण्याची वहिवाट होती हें स्पष्ट दिसतें. निकोलो कॉटीनें या नौकेचें केलेलें वर्णन पंधराव्या शतकांतील नौकेच्या वर्णनाशीं जुळतें. कॉटी म्हणतो की, पाश्चिमात्यांच्या जहाजांहून मोठीं जहाजें त्या वेळचे हिंदुस्थानांतील लोक तयार करीत असत व त्यांत २००० दारूचीं मोठालीं पिपें राहूं शकतील इतकें वजन वाढून

नेण्याची शक्ति त्यांस असे. त्यांस पृष्कळ डोलकाच्या व पांच शिडें असत. खालच्या बाजूस तीन तीन फळ्या बांधत, व त्यामुळें समुद्रावरील वादळाचा त्रास कमी होई. शिवाय कांहीं जहाजांची घडण अशा प्रकारची ठेवलेली असे कीं, गलबताची एकीकडची बाजू दुखावली असली तरी दुसऱ्या शाबूत असलेल्या बाजूच्या जोरावर सफर पार पाडतां येई. बोरुबुदुरच्या चित्रांतील जहाजें दोन प्रकारचीं आहेत. पहिल्या प्रकारांत गलबताची लांबीरुंदी सुदीर्घ असून त्याची उंची त्या मानानें कमी असते, व दुसऱ्या प्रकारांत लांबीरुंदीच्या मानानें नौकेची उंची अधिक असते. या दुसऱ्या प्रकारच्या नौकांना तोल संभाळणें कठिण जातें व म्हणून तोल संभाळण्यासाठीं त्यांस उलंडी लावणें अवश्यक असतें. उलंडी म्हणजे होडीला नीट वजन राहून ती फार डुल्लं नये म्हणून तिचेभोंवतीं लांब दांड्यांना लावलेल्या फळ्या. हिंदी शिल्पकारांनीं नौका समुद्र व नद्या यांपैकीं कशावरून जात आहे हें समजण्यासाठीं विशिष्ट सांकेतिक चिन्हें वापरलीं आहेत. नदीवरील नौकेच्या चित्रांत बहुधा नौकेभोंवतीं कमळें व लहान लहान मासे दाखविलेले असतात; तर समुद्रावरील नौकांच्या चित्रांत बहुधा पाण्याच्या पृष्ठभागावर प्रचण्ड लाटा, मगर व मोठे मासे हीं दृश्यें दाखविलेलीं असतात. या नौकेवर वरामाकडे (म्ह. मागचे बाजूवर) होकायंत्राचीहि व्यवस्था केलेली असे. हें होकायंत्र आजच्या होकायंत्रासारखें नसून लोखंडाचा मत्स्य तरंगत असलेलें एक भांडें वापरीत. यालाच मत्स्ययंत्र हें नांव असे. यांत माशाचें तोंड उत्तरेकडे वळलेलें असे व यावरून आपण कोणत्या दिशेनें प्रवास करीत आहोंत याचें यथार्थ ज्ञान मिळे. फिलाडेल्फियामधील पदार्थसंग्रहालयांत बोरुबुदुरच्या इ. स. सहाव्या शतकांतील जावामधील मंदिराच्या चित्राचा एक नमुना ठेविला आहे. त्याचें वर्णन एणेंप्रमाणें केलेलें आहे:—“ इ. स. ६०० च्या सुमारास प्राचीन हिंदुस्थानांतील गुजराथच्या भागांतून सिंधुसागरामधून अनेक प्रवासी जावाकडे वसाहत करावयास गेले, व याचें कारण बहुधा त्या भागांतील नद्या आटल्या असाव्यात व सीथिन लोकांनीं त्या प्रांतांत धुमाकूळ घातला हें असावें. ” याशिवाय मदुरा येथील मंदिरांत सुवर्ण पुष्करणी तलावावर जाण्यासाठीं बांधलेल्या सज्जांचे भिंतीवर असलेल्या चित्रांत समुद्रावर वेगांत जाणारें जहाजाचें शीड उभारलेलें असें चित्र आहे. त्यावरून हिंदुस्थानच्या प्राचीन काळच्या सागरवर्चस्वाची खात्री पटते.

चित्रें व शिल्पकला याप्रमाणेंच दुसरी गोष्ट म्हणजे प्राचीन नाण्यांवर असणारी

नौकेचीं चित्रें. या संबंधांतहि भरभक्कम पुरावा सांपडतो. त्या त्या नाण्याच्या कालमानावरून कोणत्या कालखंडांतील हीं नौकाचित्रें असावीत याचें ऐतिहासिक अनुमान काढतां येतें.

व्हिन्सेन्ट स्मिथ या इतिहासकारानें हिंदुस्थानाच्या पूर्वकिनाऱ्यावर सांपडलेल्या आंध्र नाण्यांवर आपलें मत दिलें आहे. तो म्हणतो:—“ या नाण्यांपैकीं कांहीं नाण्यांवर असलेलीं नौकाचित्रें पाहिलीं असतां त्यांवरून आंध्र राजा यज्ञश्री (इ. स. १८४ ते २१३) याची सत्ता केवळ भूविभागावरच नसून ती समुद्रावरहि असावी असें दिसतें. ” यज्ञश्रीनें पाडलेल्या नाण्यांवरील नौकांच्या चित्रांवरून आंध्र साम्राज्याचा व्यापार इ. स. पहिल्या शतकांत हिंदुस्थानच्या पूर्वकिनाऱ्यावर खात्रीनें होता असें म्हणतां येईल, व हें अनुमान यथार्थ आहे असें आपणांस



चित्र नं. ३ (नाण्यांवरील नौका चित्रें)

(प्रो. राधाकुमुद मुकजींच्या पुस्तकावरून)

आंध्रांच्या आर. सेवेलकृत इतिहासावरून सहज दिसेल. सेवेल म्हणतो:— “ आंध्रांचा खुष्की व सागरावरील व्यापार पश्चिम एशिया, ग्रीस, रोम, ईजिप्त व चीन या देशांशीं चालू असे. ” याचप्रमाणें करंवार व पल्लव नाणीं कारोमांडल किनाऱ्यावर सांपडलीं त्यांवरहि डोणीच्या आकाराचीं चित्रें ढाळलेलीं दिसतात, व त्यांत एक शिडी व दुशिडी नौकेचीं चित्रें नजरेस पडतात. पल्लव लोक हे पर्शियन

असून त्यांनीं हिंदुस्थानांत आल्यावर कांहीं काळ आपला अंमल चालविला असावा. याप्रमाणें पाली व संस्कृत लिखाणें, स्तूप, स्तम्भ, विहार, लेणीं, मंदिरे यांजमधील खोदकाम व चित्रें, आणि सर्वत्र सांपडलेलीं नाणीं यांवर गाळलेल्या आकारावरून हिंदुस्थानचा समुद्रावरील व्यापार दांडगा होता, त्यांनीं पश्चिमेस मिसर देश, ग्रीस, रोम, पर्शिया, व पूर्वेस चीन व जपान या देशांशीं व्यापारी व राजकीय दळणवळण ठेवले होते, व त्यांचा या दोन्ही समुद्रांवर दबदबा असून त्यांना कोणीहि प्रतिबंध करीत नसत—ह्या गोष्टी तत्कालीन ऐतिहासिक पुराव्यांवरून सिद्ध होतात. या-शिवाय अप्रत्यक्ष अशा इतर माहितीचेहि पुरावे आहेत त्यांकडेहि जरा लक्ष वेधणें अवश्यक आहे.

ऋग्वेदांत नौका, व्यापार यासंबंधानें अनेक दाखले आढळतात त्यावरूनहि अप्रत्यक्ष पुरावा सांपडतो. मासल्यासाठीं कांहीं उतारे खाली दिले आहेत ते पहाः—

“ स अग्निः नावा इव सिंधुं विश्वा दुर्गाणि दुरितानः अतिपर्षत् । ”

(श्रुतिबोध) अष्टक १ अध्याय ७, व. ७. ८

(मंडल १ अंक १५, ऋक् ९९)

अर्थः—“ जहाजांत बसवून समुद्राच्या पार नेल्याप्रमाणें हा अग्नि सर्व संकटें व दुरितें यांतून आम्हांस निभवून नेवो. ”

“ अन्तरिक्षः पुद्भिः अपोदकाभिः नौभिः तं ऊह्युः । ”

अष्टक १, अध्याय ८, वर्ग ८-९

अर्थः—“ अन्तरिक्षांतून उड्डाण करणाऱ्या व उदकाच्या स्पर्शापासून अलिप्त राहणाऱ्या अशा नौकांत बसवून त्यास तुम्ही सुरक्षितपणें घेऊन आलांत. ”

“ तोम्यं समुद्रात् निः पारयथः ” अष्टक १, अध्याय ८, व १८-१९

अर्थः—तुम्ही तुमच्या पुत्रास समुद्रांतून पलीकडे घेऊन गेलांत.

“ हे अग्ने गृहाय उत्तनः रथाय नित्यारित्रां पद्वतीं नावं रासि ।

या नौ अस्माकं वीरात् उत नः मघोनः जनांश्च पारयात् या च शर्म । ”

ऋ. अष्टक २, अध्याय २, व ७ व ८

अर्थः—हे अग्ने ! आम्हांस राहण्यासाठी व चालण्यासाठी अभंग असें सुकाणू आणि वल्ही असलेली अशी एक नौका तू देणारच आहेस. परंतु ती अशी पाहिजे की, जिच्यामध्ये आमचे सर्व योद्धे, यजमान आणि मुलेंमाणसें हीं सर्व बसून पार जातील व जी आम्हांस सुखाचा आसरा होईल.

(श्रुतिबोध व. १, अं. १० पान २९८)

“अप्स्वन्तः अनविद्धं तौम्यं अनारंभेण तमसि च प्रविद्धं जटलस्य जुष्टाः
अश्विभ्यां इषिताः चतस्र नावः उत् पारयन्ति (पश्य)

श्रुतिबोध, पा. ३७८, व. १ अंक १२.

अर्थः—तुम पुत्राला महासागरांत फेंकून दिलें होतें तेथें आरंभ ना शेवट अशा दाट काळोखांत तो गटांगळ्या खात असतांना अश्विदेवांनीं स्वप्रेरणेनें चालविलेल्या व समुद्रांत प्रिय वाटणाऱ्या अशा चार नावा त्याला सागराच्या पार नेताहेत पहा.

हिंदुधर्मांमध्ये वरुण ही जलदेवता म्हणून मानण्यांत आलेली आहे. त्याला अर्थात्च नद्या, सागर, उपसागर व महासागर या सर्वांचें ज्ञान असावयास पाहिजे, त्याशिवाय तो प्रभुत्व कसा चालविणार ?

“वेदा यी वीनां पदमन्तरिक्षेण पतताम् । वेद नावः समुद्रियः ।”

त्याचप्रमाणें वेदकालीन आर्य लोक व्यापारास्तव समुद्रावर नौकानयन करीत हें पुढील ऋचेवरून स्पष्ट दिसतें.

उवासोषा उच्छाच्च नु देवी जीरा रथानाम्

ये अस्या आकरणेषु दध्निरे समुद्रे न अवस्यवः ॥

(ऋ. १-४८-३)

यावरून व्यापारी लोक द्रव्यार्जनासाठीं परद्वीपांत सागरावरून इतस्ततः जात असत असें दिसतें. त्याचप्रमाणें वसिष्ठ ऋषि वरुणदेवासमवेत उत्तम शृंगारलेल्या व यंत्रपूर्ण अशा नौकेंतून जलप्रवासास समुद्रावरील लाटांतून आनंदानें हेलकावे खात जात असें ऋ. ७-८८-३ व ४ या सूक्तांवरून दिसतें.

“आ यद्गुहाव वरुणश्च नावं प्रयत् समुद्रभीरयाव मध्यम् ।

अधियदपां सुमिश्रवाव प्रप्रेख इंक्षयावहै शुभं कम् ॥

वसिष्ठं ह वरुणो नाव्याधादृषिं चकार खपामहोभिः ।

स्नोतारं विप्रः सुदिनत्वे अह्मांषान्नुद्यावसानन्या दुषासः ॥

रामायणकालीहि किष्किंधा कांडांत सीताशुद्ध्यर्थ सुग्रीव आपल्या अनुयायांस समुद्रान्तर्गत असणाऱ्या वेगळाल्या द्वीपांत रावणानें सीतेस लपविलें असेल तेथें पाहण्यास सांगतो. यावरून नौकानयनाची व समुद्रमार्गीची त्यास खास माहिती असावी असें दिसतें. तो म्हणतो:—“ समुद्र भवगाडांश्च पर्वतान् पत्तनानि च ” (कि. कां. रामायण ४०-२५) म्ह. समुद्रांतील बेटांवरील शहरांत व पर्वतावर सीतेला शोधा असें तो स्पष्ट सांगतो व शिवाय त्यांत चीन देशांतहि तिचा शोध करण्यास तो सांगतो. “ भूमिच कोषकारणां भूमिच रजताकराम् ” (कि. कां. ४०-२३) या श्लोकावरील टीकाकार “ कोषकारणां भूमिच ” याचा अर्थ विगद करतांना लिहितात “ कौषेय तन्तूत्पादकजन्तूत्पत्तिस्थानं भूतानां श्रुतम् ” म्ह. ज्या देशांत रेशीम प्रसवणाऱ्या किड्यांची उत्पत्ति होते तो देश, अर्थात् चीन देश होय हें स्पष्ट आहे. कारण चीन देशांत हे किडे उत्पन्न होत असत व चीन देशांतील रेशीम पश्चिम देशांतील बॅबिलोनियन साम्राज्यांत विकलें जात असे, याबद्दल इतिहासांत सबळ पुरावे आहेत. याशिवाय ज्यास सुवर्णद्वीप म्हणतात तें मलाया व यवनद्वीप म्ह. सुमात्रा व जावा यांचाहि उल्लेख पुढीलप्रमाणें आढळतो:—

“ यत्नवन्तो यवद्वीपं सप्तराज्योपशोभितम् ।
सुवर्णरूप्यकद्वीपं सुवर्णकर मंडितम् ॥ ”

याशिवाय पश्चिमेकडील तांबड्या समुद्राविषयीहि माहिती असल्याची साक्ष पुढील उतारा देतो:—

“ ततो रक्तजलं भीयं लोहितं नाम सागरम् ॥ ”

यानंतरचा काळ म्हणजे महाभारतकाल, यांतहि सभापर्वांत सर्वास लहान पांडव सहदेव यानें समुद्रावरील बेटांतील म्लेंच्छ लोकांस जिंकून द्रव्य मिळविलें होतें त्याचा उल्लेख पहा:—

“ सागरद्वीपवासांश्च नृपतीन् स्वेच्छ्योनिजान् ।
निपादान् पुरुषादांश्च कर्णप्रावरणानपि ।
द्वीपं ताम्रान्ह यश्चैव सनृपं वशीकृत्वा महामतिः ॥ ”

मनुसंहितेंत युद्धशास्त्रावरील प्रबंधांत सागरयुद्धाचा व तो नौकांतून या विषयी उल्लेख येतो तो असा:—

“ स्यन्दनाश्वैः समेयुद्धेदनूपे नौद्विपैस्तथा ।

वृक्षगुल्मावृते चापैरसिचर्मयुधैः स्थले ॥ (मनु. ७. १९२)

महाभारतामधील आदिपर्वात जतुग्रहांतून वांचून विवरद्वारे बाहेर सुखरूप निघालेल्या पांडवांस विदुराने तयार ठेवलेल्या नौकांतून गंगापार केल्याचा उल्लेख आहे. त्याचा मोरोपंतांच्या आर्याभारतांत रसभरित उल्लेख आहे तो मराठी वाचकांस समजण्यासारखा असल्याने मुद्दाम येथे देत आहे. त्यांत पांडवांस नौकांमधून परतीरावर पोंचविलें तें असें वर्णिलें आहेः— (आदिपर्व, अ० ३०)

“ विदुराप्त पुरुष भेटे, दावी सांगोनि नाम नावेला ।

ते म्हणति, कळे बाला, देवांच्या जेवि कामनावेला ॥ ७५ ॥

विदुरप्रेषित तरिनें तरले गंगेसि ते सुखें क्षिप्र ।

हरिदत्तविरक्तिबळें तरति महासिद्धिला जसे विप्र ॥ ७६ ॥

द्रोणपर्वात व कर्णपर्वात वादळांत सांपडणाऱ्या नौका व परतीरास तरून जाण्याचे प्रसंग यांचा उल्लेख आहे. तसेंच शांतिपर्वातहि दाखल्यासाठीं समुद्रावरील व्यापाराचे उल्लेख आहेत. यावरून महाभारतकालीं समुद्रयान व नौकानयन चालत असे याबद्दल खात्री पटते. पण याचा खात्रीलायक पुरावा वर दिलेल्या मोरोपंती आर्यांचे मूळ जें संस्कृतमधील महाभारत तें पहाः—

“ ततः प्रवासितो विद्वान् विदुरेण नरस्तदा ।

पार्थानां दर्शयामास मनोमारुतगामिनीम् ॥

सर्ववातसहां नावं यंत्रयुक्तां पताकिनीम् ।

शिवे भागीरथीतीरे नरैर्विश्रम्भभिः कृताम् ॥ आदिपर्व.

आत्रेय ब्राह्मणांत सम्राट् सुदासानें सर्व पृथ्वी जिंकल्याचा दाखला आहे. त्याच प्रमाणें आदिपर्वात पुरुखा सम्राटांनें महासागरांतील १३ बेटें जिंकलीं होतीं असा उल्लेख आहे. “ त्रिदशसमुद्रायद्वीप अस्नात पुरुखा. ” याशिवाय सभापर्वात इंद्रप्रस्थास राजसूयज्ञाचे वेळीं युधिष्ठिर सम्राटास अमोलिक किंमतीच्या भेटी घेऊन रोमन लोकांचे प्रतिनिधी आले असें म्हटलें आहे. याशिवाय बौद्धायन धर्मसूत्रांत ब्राह्मणांस समुद्रावरील प्रवासास बंदी केली असून त्यांनीं तो कायदा न पाळल्यास त्यांना जातीबाहेर टाकावें, किंवा जातीत परत यावयाचें असल्यास कडक प्रायश्चित्त

घ्यावें असा दण्डक आढळतो. परंतु पश्चिम व वायव्य सरहद्दीकडील आर्यलोक पुष्कळां या मर्यादा ओलांडून परदेशांशीं समुद्रावरून व्यापार करीत. लोकर विकणें, मद्य पिणें, घोडेमेंढ्या व शस्त्रां यांचा क्रयविक्रय करणें, समुद्रपर्यटन करणें इत्यादि गोष्टींचा उल्लेख सांपडतो. याचप्रमाणें बौधायन व गौतम यांनी आपल्या धर्मसूत्रांत समुद्रांतून आणलेल्या जिनसांवर करासंबंधीं नियम करून ठेवले आहेत त्यावरूनहि सागरावरील व्यापाराची सूत्रकालची माहिती मिळते. मनुस्मृतींतहि याचा उल्लेख आहे:—

“ आगारदाही गरदः कुण्डाशी सोमविक्रयी ।

समुद्रयायी बंदीच तैलिकः कूटकारकः ॥ ”

अर्थः—आग लावणारा, जहर घालणारा, व्यभिचारिणीपासून जन्मलेल्या संततीच्या हातचें खाणारा, सोमाचा विक्रय करणारा, समुद्रपर्यटन करणारा, भाट, तोलाचा क्रयविक्रय करणारा, व लांच खाऊन खोटी साक्ष देणारा घेणारा इ०

हीं दुष्कृत्ये करणाऱ्या ब्राह्मणास श्राद्धाला, ब्राह्मण म्हणून घेऊं नये असा मनु-स्मृतींत निर्बन्ध आहे. यावरून व ह्याशिवाय नौकेवरील नासधूस, करांचें नियमन इत्यादिकांवरूनहि मनुकालीं व मनूच्या पूर्वीहि समुद्रावरील व्यापार चालू असे याबद्दल संशय उरत नाही. ज्यांना समुद्रोल्लंघनच करायचें नाही ते समुद्रव्यापारा-संबंधीं नियम कशाला करतील ? यांपैकीं काहीं नियम पहा:—

दीर्घाध्वनि यथादेशं यथाकालं तरी भवेत् ।

नदीतीरेषु तद्वियात् समुद्रे नास्ति लक्षणम् ॥

अर्थः—दूरच्या प्रवासासाठीं काल व देश (दूर किंवा जवळ) यांच्या मानास अनुसरून तरीचें म्ह. नौकेचें भाडें घ्यावें. हा कायदा फक्त नदीतीराच्या प्रवासास लागू. समुद्रावरील प्रवासास हा नियम लागू नाही.

यन्नावि किंचिद्वाशानां विशीर्येतापराधतः ।

तद्वाशैरेव दातव्यं समागम्य स्वतोऽशतः ॥

अर्थः—नौकेतील मालास नावाड्यांच्या हलगर्जीपणामुळे किंवा दोषामुळे नुकसान झालें तर सर्व नावाड्यांनीं मिळून तें नुकसान भरून द्यावें.

एष नौयायिनामुक्तो व्यवहारस्य निर्णयः ।

दासापराधतस्तोये दैविके नास्ति विग्रहः ॥

अर्थः—नुकसानभरपाईच्या दाव्यांत वरील नियम फक्त नावाड्यांचा दोष असल्यासच लागू व्हावा. दैवी आघाताने किंवा अपघाताने नुकसान झाल्यास त्यास वरील नियम लागू नाही.

याज्ञवल्क्यसंहितेंतील उल्लेखावरून त्या वेळचे आर्य लोक धनार्जनार्थ व्यापारासाठी महासागरावरून जलसंचार करीत असे दिसते.

“ ये समुद्रगा वृध्या धनं गृहीत्वा अधिकलाभार्थं प्राणधनविनाश—

शंकास्थानं समुद्रं गच्छन्ति ते विशं शतकं मासि द्युः ॥ ”

याशिवाय खगोलशास्त्रावरील ग्रंथांत हिंदूंचा सागरव्यापार व प्रवास यासंबंधी अनेक उल्लेख आढळतात. बृहत्संहितेंतहि नाविक, नावाडी वगैरेंच्या प्रकृतिचंद्राच्या उदयास्तावर अवलंबून असल्याबद्दल उल्लेख आहेत. त्याचप्रमाणे पुराणांतून याबद्दल अनेक उल्लेख आढळतात. वराहपुराण, वायुपुराण, भागवत व मार्कंडेय पुराण यांत पुष्कळ पुरावे उपलब्ध आहेत त्यांपैकी एकदोन पुराव्यांचा निर्देश केलेला पुरा आहे. वराहपुराणांत गोकर्ण नांवाचा एक अपत्यहीन व्यापारी समुद्रांतून जातांना तुफानांत सांपडला व त्याची नौका बुडण्याच्या बेतांत होती. त्याचप्रमाणे मोत्यांच्या शिपा हुडकून वर आणण्यासाठी माहितगार नावाडी व पाणबुडे घेऊन व्यापारी समुद्रावर जात असत हे पुढील उतान्यावरून दिसेल.

पुनस्तत्रैवगमने वणिग्भावे मतिर्गता ।

समुद्रयाने रत्नानि महास्थल्यानि साधुभिः ॥

रत्नपरीक्षकैः सार्द्धमानायिष्ये बहूनि च ।

एवं निश्चित्य मनसा महासार्थपुरःसरः ।

समुद्रयायिभिलोकैः संविदं सूच्य निर्गतः ॥ (वराहपुराण)

आबालवृद्धांच्या परिचयाच्या सत्यनारायणकर्तृंतील साधु नांवाचा व्यापारी व त्याचा जावई हे तर आपणांस समुद्रावरील व्यापाराचे स्मरण नित्यशःच करून देतात. वेद, उपनिषदे, पुराणे इत्यादि प्राचीन वाङ्मय सोडून इतर संस्कृत

लिखाणाकडे दृष्टि फेंकली तर रघुवंश, शाकुंतल, रत्नावलि, दशकुमारचरित, शिशुपालवध इ. ग्रंथ, काशिमरच्या सोवदेवाचा कथासरित्सागर इत्यादि वाङ्मयामधून हिंदु लोक प्राचीनकालीं समुद्रावर व्यापार करीत व त्यांचें समुद्रावर वर्चस्व असे असें दिसून येईल.

हितोपदेश, नीतिशतक, राजतरंगिणी इत्यादि ग्रंथांतून समुद्रपर्यटनाचे व व्यापाराचे उल्लेख अनेक आढळतात. वराहमिहिर व भोज यांचे ग्रंथ व गरूड पुराण यांत हिंदी महासागरांतून थेट इराणच्या आखातापर्यंत मोतीं हुडकण्यासाठीं गलबतें जात असत व त्यावेळचीं मुख्य बंदरे ज्यांतून हा व्यापार चाले तीं म्हणजे सीलोनचा किनारा, पारलौकिक, सौराष्ट्र, ताम्रपर्णी, पाराशव, कौबेर, पांडथ-वटक, व हैमदेश यावरील किनारे हे होत. याशिवाय वरील सर्व पुराव्यांस पुष्टिदायक पुरावे बौद्धग्रंथांतूनहि अनेक सांपडतात. सीलोनी भाषेंतील सुरस गोष्ठींत, त्याचप्रमाणें जातक ग्रंथांत, महावंशांत, राजवलीय ग्रंथ, सुप्पारकाच्या पन्नाबंधूच्या गोष्ठी, ब्रह्मी बंधुद्वयांचें वृत्त, वगैरे अनेक देशी भाषांतील ग्रंथांवरून हिंदु लोकांच्या सागरवर्चस्वाविषयीं साधार माहिती सांपडते. या सर्वांवरून हिंदु लोकांस अतिप्राचीन काळापासून सागरज्ञान, नौकानयन, सागरावरील व्यापार यांसंबंधीं पूर्ण माहिती होती याविषयीं लवलेसहि शंका उरत नाही. ज्यांना समुद्रावर व्यापार करावयाचा त्यांना आरमारहि ठेवल्याशिवाय गति नसते. असल्या हिंदी आरमाराची माहिती मनुकाळींहि होती. या संबंधांत पुढील उतारा पहा:—

स्यन्दनाश्वेः समे युद्धे दनूपे नौ द्विपैस्तथा ।

वृक्षगुल्मावृते चापैरसिचर्मायुधैः स्थले ।

(मनु० अध्याय ७, श्लो. १९२, हरविलास शारदा, पा. २९८)

तर्नोरच्या महावंशांत वर्णिलेला राजपुत्र विजय याची पत्नी ज्या जहाजांतून प्रवासास निघाली त्याचें वर्णन असें आहे कीं, “ ही नौका एवढी मोठी होती कीं, तिजमध्ये राजाचे अष्टादश अधिकारी, पाऊणशें नोकर व अनेक दास यांस राहतां येऊन शिवाय मुख्य राजकुमारी व तिच्या सातशें परिचारिका या सर्वांचा समावेश होऊं शके. राजपुत्र विजयाच्या मृत्यूनंतर त्याचा पुतण्या बंगालमधून मूळ राज्यांतून निघून आपल्या बत्तीस मंत्र्यांसह सीलोनला कारोमांडल किनाऱ्यानें गेला असें वर्णन आहे. याशिवाय चूला पन्ना वैद्यानें आपल्या सागरप्रवासाचें वर्णन

केलें, त्यांत त्यानें आपल्या बरोबर तीनशें व्यापारी घेतले होते व विहीर बांधण्या-साठीं रक्तचंदनाचीं इमारती लांकडें ठेवतां येतील येवढी मुबलक जागा असणाऱ्या जहाजांतून त्यानें प्रवास केला असें वर्णन आहे. बिशप बिगन्डेटरनें लिहिलेल्या गोदामाचे चरित्रांत तपूसा व पालेखट नामक दोन ब्रह्मी व्यापारी बंधूंनीं गंगा-सागरावरून जलप्रवास केलेल्या नौकेत पांचशें गाढ्या भरतां येईल इतकें सामान आपल्याबरोबर भरून नेलें व कलिंग देशाच्या आज्ञील बंदरावर ते उतरले असें वर्णिलें आहे.

दीघनिकाय नामक पाली ग्रंथांत तर सहा सहा महिने जमीन न दिसणाऱ्या समुद्र-प्रवासाचें वर्णन आहे व त्यांत जमीन दूर अथवा जवळ आहे हें पाहण्यासाठीं जहाजावर लांब व सुदीर्घ असे भक्कम पंखाचे पक्षी नाविक बाळगीत असत व ते या पक्ष्यास सोडून देत असत. जमीन जवळपास असल्यास हे पक्षी दिसणाऱ्या जमिनीवर निघून जात, पण जमीन जवळपास दिसली नाही तर ते जहाजावर परत येत. यावरून समुद्रावरून जमिनीच्या किनाऱ्याची माहिती प्रवासी लोकांस लागत असे हें स्पष्ट लिहिलें आहे. याशिवाय वल्हासजातक, मुप्पारकजातक, महाजनकजातक, सांखजातक, सुशोन्धि जातक या सर्व जातकांतील गोष्टींवरून ब्रह्मदेश, मलाया वगैरे देशांस गंगासागरांतून अनेक व्यापारी हिंदुस्थानच्या किनाऱ्यावरून व्यापारानिमित्त जात व तेथून सोनें संपादन करून आपला देश सुसमृद्ध करीत. यामुळे मलाया व ब्रह्मदेश यांस “सुवर्णभूमि” असें नांव देण्यांत आलें असावे असें कित्येकांचें अनुमान आहे.

या सर्व विवेचनावरून प्राचीन काळीं हिंदु लोकांचा व्यापार बॅबिलोनिया, ईजिप्त, अरबस्तान, फिनीशिया वगैरे पाश्चिमात्य देशांशीं, त्याचप्रमाणें जपान, चीन, मलाया, सुमात्रा, जावा व ब्रह्मदेश वगैरे पौर्वात्य देशांशीं चालत असे व त्याच्या रक्षणार्थ त्यांचें आरमारहि असावे असा निष्कर्ष काढण्यास प्रत्यवाय दिसत नाही.



भाग चौथा

मौर्यकालपूर्व सागरवर्चस्व

(इ. स. पूर्व ६०० वर्षे)



ऋग्वेदकालापासून तो थेट बुद्धकाल म्ह. इ. स. पूर्व ६०० वर्षे कालमानापर्यंतचे प्रत्यक्ष-अप्रत्यक्ष पुराव्यांनी नौकानयनकला आर्य लोकांना फार प्राचीन कालापासून माहीत होती, इतकेंच नव्हे तर या शास्त्राच्या बळावर हिंदू लोकांनी आर्यकाळांत “ नऊ खंड पृथ्वी ” वर आपलें साम्राज्य पसरवले होतें व वसाहती केल्या होत्या याबद्दलहि अनेक पुरावे सांपडतात. हिंदू लोकांचा इतिहास असा मुळीच नसून त्यांस ही कला माहीत नव्हती व त्यामुळे बुद्धकाळापूर्वीचा इतिहास सुसंगत नाही असें कित्येक ग्रंथकारांचें म्हणणें आहे, व मुसलमानी अमलानंतरच्या अरबी व फारशी लेखकांनी या समजुतींत भर टाकून हिंदी संस्कृतीला हीनपणा आणण्याचा प्रयत्न केला आहे. पण इतर वाङ्मयांतून इतिहासाचे धागेदोरे जुळविण्याचा प्रसंग आला आहे, याचें एक कारण हेंहि आहे कीं इस्लामी संस्कृतीनें जगभर आपले हातपाय पसरण्याचा जो झगडा चालविला तीत जाळपोळ करणें हें तिचें एक प्रमुख साधन होतें. युरपमधील बऱ्याच देशांना या संहाराचा प्रसाद मिळालाच, पण सर्वांत ज्यास्त हानि कोठें झाली असेल तर ती या हिन्दुस्थानांत. या विधानाच्या पुष्ट्यर्थ पुढील लेखकांचे संक्षिप्त उतारे पहाः—

रायबहादूर शरच्चन्द्र दास लिहितातः—“In the lofty nine-storied temple at Buddha Gaya which was formerly called Mahagandhola (Gandhalaya) the images of the past Buddhas were enshrined. The nine-storied temple called the Ratandadhi of Dharmaganj (University) of Nalanda was the repository of the Sacred Books of the Mahayanic and Hinayanic Buddhist Schools. The temple of Odantapuri Vihara which is said to have been loftier than either of the two (Buddhagaya and Nalanda) con-

tained a vast collection of Buddhist and Brahmanical works which after the manner of the great Alexandrian Library was burnt under the orders of Mahomad bin Sam, General of Bakhtyar Khilji in 1212 A. D. [The Hindustan Review, " March 1906, p. 187 under the caption " Universities in ancient-India]. या उताऱ्याचा संक्षिप्त मतितार्थ हा की—

“ बुद्धगया व नलंद येथील प्रसिद्ध नऊ मजली व त्याहून अधिक उंचीच्या विद्यापीठांत पूर्वबुद्धांच्या मूर्ति बसविलेल्या असून महायान व हीनयान या दोन बुद्धपंथीय धर्मशास्त्रांची पवित्र लिखाणे होती. ओदंतपुरी विहारांत तर अनेक बौद्ध व ब्राह्मणधर्मग्रंथ होते ते सर्व बखत्यार खिलजी पादशाहाचा मुख्य सेनानी महमद बिन सम याने इ. स. १२१२ त जाळून भस्मसात् केले ! याचप्रमाणे अल्लाउद्दीन खिलजीने अनहिलपटण येथील नामांकित पुस्तके जाळून टाकली. तरीख फिरोज-शाहीत लिहिल्याप्रमाणे कोहनमधील हजारों संस्कृत ग्रंथांचा अमूल्य संग्रह फेरोज-शाहा तघलख याने जाळून बेचिराख केला ! सय्यद गुलाम हुसेन नामक मुसलमान लेखकाने आपल्या सुप्रसिद्ध सेर-उल्-मुतक़्खीन (vol 1. p. 140) मध्ये म्हटले आहे की Sultan Sikandar (Aurangzeb) was the most begotod of Sultans and burnt the books of the Hindus whenever and wherever he got them. या सर्व कारणांनी हिंदुस्थानांत एक अमोलिक संस्कृति निर्माण करणाऱ्या आर्यांचा बहुमोल ग्रंथसंग्रह अग्निसात् करण्यांत आला. त्यामुळे आपण तत्कालीन इतिहासग्रंथास व माहितीस मुकलो आहोत. प्राचीन कालचा सुसंगत इतिहास उपलब्ध नाही किंवा शिस्तशीरपणे जुळविणे कठिण झाले आहे याचे कारण हें दिसते.

महाभारतकाली व भारती महायुद्धानंतर हिंदुस्थानांतील आर्य लोक व्यापार, वाढती लोकसंख्या, परस्परांतील यादवी, अधिक वैभव प्राप्त करण्याची महत्त्वाकांक्षा इत्यादि गुणांनी प्रेरित होऊन संघ करून बाहेर देशांत प्रयाण करू लागले. ते दशदिशांस पसरले व जिकडे गेले तिकडे आपली संस्कृति बरोबर घेऊन गेले. आज उपलब्ध असलेल्या पुराव्यावरून असे विधान करता येते की, ते प्रथमतः इजिप्तमध्ये, नंतर बॅक्ट्रिया, मध्य एशिया, मध्य युरप, ग्रीस, इराण वगैरे देशांत फैलावले. काहीं टोळ्या पूर्वस चीनपर्यंत गेल्या. पॅसिफिक महासागरांतील प्रवासाने त्यांच्या महत्त्वाकांक्षा वृद्धिंगत झाल्या व ते थेट अमेरिकेंतहि जाऊन पोहोचले होते !

‘कृण्वन्तो विश्वम् आर्यम्’—संपूर्ण विश्वभर आपल्या आर्यसंस्कृतीचीं तत्त्वे मानव-समाजास शिकवून मानवी जीवन आनन्दमय करून सोडावे हा त्यांचा मंत्र व उद्योग होता. या पराक्रमी व शान्ततेचा सन्देश जगभर पोहोचविणाऱ्या आर्य टोळ्यांचे मूळ वसतिस्थान गंगानदीच्या खोऱ्यांतील होय असा अभिप्राय अनेक पाश्चात्या विद्वान् संशोधकांचा आहे. आज सर्व प्रकारच्या अनुकूल व प्रतिकूल परिस्थितीतून ताबून-मुलाखून बाहेर पडलेली व जीवनमूल्यांच्या आधारावर सगळे टक्केटोणपे खाऊन सद्दीसलामतपणे जीवंत असलेली हिंदुस्थानांतील आर्यसंस्कृति ही जगतीतलावरील सर्व संस्कृतींमध्ये प्राचीनतम आहे असे पाश्चात्य अभ्यासकांचे म्हणणे आहे.

सर्व संस्कृतींच्या प्रारंभीचा अतिपूर्व असा उपलब्ध ग्रंथ जो ऋग्वेद त्यांत हिंदूंच्या अतिप्राचीन काळाच्या समुद्रावरील व्यापाराची माहिती दिली आहे. तिच्या सत्यत्वाची ग्वाही प्रो. बुल्हरादि जगद्विख्यात जर्मन संशोधक, व संस्कृत वाङ्मयाचे अभ्यासक यांनी निःसंदिग्धपणाने दिली आहे. त्या सर्वांवरून निघणारा निष्कर्ष हाच की, प्राचीन काळापासून हिंदुस्थान हा जगाच्या व्यापारी दळणवळणाचा मध्यबिंदू असून याचे हितसंबंध बहुतेक पाश्चात्य फिनीशियन्स, असीरियन्स, ग्रीक, यहूदी, इजिप्शियन्स व रोमन राष्ट्रे व चीन, जपान पौरस्त राष्ट्रांशी निगडित झाले होते. हिंदुस्थानची भूमि सुजल, सुफल व अर्थात् निसर्गतः समृद्धिपोषक व उदार बनविणारी; येथील रहिवाशांचे राहणे साधे, स्वभाव मितव्ययीपणाचा व अंगी कलाचातुर्य व उद्योगीपणा इत्यादि कारणांनी त्यांना जीवनाकरता किंवा बौद्धिक विकासाकरता इतर राष्ट्रांवर अवलंबून राहण्याचे कारण नव्हते. त्यांचा जीवनाकडे पाहण्याचा दृष्टिकोन उच्च असल्यामुळे त्यांनी आपल्या जीवनाच्या गरजा वाढविल्या नव्हत्या. ते सामान्यतः सर्व बाबतीत स्वयंपूर्ण होते. फार तर दुष्यम प्रतीच्या गरजा भागविण्याकरता बाहेर देशांतून कांहीं जिन्नस आणत. असल्या आयातीच्या वस्तु म्हणजे टिन, जस्त, कांच, स्फटिक, कांहीं औषधी, ऊद, पोंवळे इत्यादि. हे पदार्थ एशियाच्या पश्चिमेकडील राष्ट्रे, कांहीं युरोपीयन देश, अरबस्तान येथून आणविले जात. उलटपक्षी, या देशांस हिंदुस्थानांतून उत्तम लोकर, शिवधातु (एकप्रकारचा मूल्यवान वाळूचा दगड), वैडूर्य, गोमेद किंवा राहूचे खडे, मऊ लोकर, गोंद, हिंग, कस्तुरी वगैरे नाना पदार्थ व विणलेले लोकराचे पदार्थ व रंगीबेरंगी सुंदर विणलेले गालिचे वगैरे जिन्नस परदेशी विक्रीकरता पाठविले जात असत. या साध्या जिन्नसां-शिवाय उत्तम रेशमी व कापसाचे सुंदर कापड, उत्तम मलमल, किंतान, चीट वगैरे

जातीचें अतिशय जाड. व अतिशय तलम कापड या सर्व देशांस हिंदुस्थान पुरवीत असे. हिंदुस्थानच्या लोकांना बाहेरून आणावयाचा माल व निर्गत करावयाचे जिन्नस यांचा हिशेब केल्यावर राहिलेल्या नफ्याबद्दल इतर देशांपासून सोने मिळे, व या रीतीनें एकट्या रोमन साम्राज्यामधून हिंदुस्थानांत प्रतिवर्षी जवळ जवळ ७०,००० पौंडांचें सोने येई असें इतिहाससंशोधकांनीं नमूद करून ठेविलें आहे ! खालिड्या, बॅबिलोन व ईजिप्त या देशांशीं व्यापार चालण्यासंबंधीं असीरिया देशाचा अभ्यासू डॉ. सैस लिहितो कीं, “ संयुक्त बॅबिलोनियाचा पहिला राजा खाल्डीयाच्या ऊर UR नामक राजधानींत राज्य करीत असतां हा देश व हिंदुस्थान यांमध्ये व्यापार चालू होता व तो काळ म्हणजे इ. स. पूर्वी ३००० वर्षे होय. [Hibbert Lectures for 1887 on the origin and growth of religion among the Babylonians.] ऊर येथें सांपडलेल्या पुराणवस्तूंमध्ये हिंदुस्थानांतील सागाच्या जिनसांवरूनहि या सागरव्यापाराची खात्री पटते. सागाचें इमारती लाकूड व तुळ्या मलबार प्रांतांतून बाबिलोनमध्ये प्राचीन काळी गेल्या त्या हिंदीमहासागरांतून, तांबड्या समुद्रांतून अशा मार्गांनीं गेल्या असल्या पाहिजेत असें डॉ. ह्यूविट, छोटा नागपूरचे माजी कमिशनर, यांचें मत आहे. (J. R. A. S. 1888 p. 337) हा जुना पुरावा सोडला तरी इ. स. पूर्वकाल ६०० वर्षांतील पुरावे तर सर्व मान्य झालेले आहेत. ते असेः—(१) बीर्स निमरूड येथील नेबुच्छदनेझरच्या (इ. स. पूर्वी ६०४ ते ५६२) राजवाड्याची सांपडलेली देवदाराची तुळई, हिचा तुकडा लंडन येथील ब्रिटिश म्युझिअममध्ये आज पहावयास मिळतो. (२) ऊर येथील चंद्रदेवाच्या मंदिराच्या दुसऱ्या मजल्यावरील एका भागांत दोन लाकडी तुकडे मि. टेलर या इंग्रज संशोधकास सांपडले व हे बहुधा सागवानाचे असावेत. हें मंदिर नेबुच्छदनेझर व त्याच्या पश्चात् नॅबोनिडस (इ. स. पूर्वी ५५५ ते ५३८) यांनीं बांधविलें होतें. या लांकडाच्या तुकड्यासंबंधानें मि. रासम म्हणतातः—“ टेलरला सांपडलेले लांकडी तुकडे मला सांपडलेल्या देवदाराच्या तुळईसारख्या लाकडाचे असावेत व हे तुकडे हिंदुस्थानामधून बॅबिलोनमध्ये आले याबद्दल शंकाच नाही. ” बॅबिलोनमध्ये पहिला मोर पक्षी हिंदुस्थानांतून पाठविला गेला असें बव्हेरु जातकांत म्हटलें आहे. मि. केनेडीच्या मतें इ. स. पूर्वी ४०० वर्षे आणि प्रो. बुल्हेरच्या मतें इ. स. पूर्वी पांचव्या किंवा सहाव्या शतकांत हिंदुस्थानच्या पश्चिम किनाऱ्याचे व्यापारी इरा-

णाच्या आखातांतून व तैग्रिस नदीच्या मार्गानें पश्चिमेकडील देशांशीं व्यापार करीत. डॉ. केनेडीच्या मतें हिंदुस्थानांतून तांदूळ, मोर व चंदन हे पदार्थ ग्रीसमध्ये इ. स. पूर्वी निदान ४७० वर्षे गेले असावेत व या ग्रंथकारानें सर्व पुरावे पाहून आपलें स्पष्ट मत दिलें आहे कीं इ. स. पूर्वी कमीत कमी सहाव्या किंवा सातव्या शतकांत हिंदुस्थान व बॅबिलोन या देशांच्या दरम्यान व्यापार चालत असे. हे व्यापारी बहुधा द्रविड लोक असत व त्यांत आर्यवंशाचेहि व्यापारी असत. हे हिंदु व्यापारी पुढें अरबस्तान व आफ्रिकेच्या पूर्वकिनाऱ्यावर स्थायी होऊन राहिले. याच वेळीं या हिंदु व्यापाऱ्यांपैकीं काहीं चीन देशांत स्थिरवासी झाले व काहींकांनीं बॅबिलोन हें आपलें निवासस्थान केलें याबद्दल शंका बाळगण्याचें कारण नाही. ”

मि. व्हीस डेव्हिड यानें लिहिलेलें पुस्तक “ बुद्धिस्ट इंडिया ” यामध्ये हा ग्रंथकर्ता आपलीं मतें निस्संदेहपणें लिहिलीं कीं, “ सागरव्यापारासाठीं सुपारक किंवा भरुकच्छ अथवा भडोच येथून निघून बॅबिलोनला जाऊन तेथें व्यापार थाडून बसलेले लोक इ. स. पूर्वी निदान सातव्या शतकांत गेले होते. ” हेंच मत ए. एम्. टी. जॅकसन, आय्. सी. एम्. यानें आपल्या एका लेखांत प्रतिपादिलें आहे. प्रो. व्ही. बॉल यानें A geologist contribution to the history of ancient India या शीर्षकाखाली लिहिलेल्या लेखांत असें मत मांडलें आहे कीं, “ मोक्षक कालांत (इ. स. पूर्वी १४९१ ते १४५० वर्षे) सुद्धां हिंदुस्थानांतून येणारे रत्नांचे खडे व मणी माहीत होते. मुख्य धर्माध्यापकाच्या छातीवरील कपड्याचे भागांत असलेलीं रत्नें बहुधा या पौर्वात्य देशांतून आलीं असावीत. ” इझिकेलच्या पुस्तकांत पुढील वाक्यें सापडतात:—These were the merchants in all sorts of things, in blue clothes and brodered work and in chests of rich apparel bound with cords. ” “ They brought thee for a present horns of ivory and ebony. ” अर्थ:—तुझे हे व्यापारी नाना प्रकारचे जिनस आणीत. त्यांत निळे कपडे, विणलेले कपडे व उंची उंची मोल्यमान वस्त्रे असत. यांनीं तुझ्यासाठीं हस्तिदंती व टेंभुरणीच्या जिनसा भेटीस आणल्या. ” हस्तिदंत व टेंभुरणीचीं लांकडे हिंदुस्थानांतच मिळतात व यावरूनहि या वस्तु हिंदुस्थानांतून गेल्या असाव्यात हेंच सिद्ध होतें; हेंच अनुमान मेगॅस्थेनीस, थिओफॅस्टस व व्हर्जिल यांना मान्य आहे. रेव्हरेन्ड जे. फ्रक्स म्हणतो:—किंग हिसम व किंग सालो-

मनच्या वेळचा पौर्वात्य माल दक्षिण हिंदुस्थानच्या बंदरांतून येत असे हें निश्चित सत्य आहे. त्याबद्दल शंकाहि घेण्याचें कारण उरलें नाहीं. जुन्या करारांतील मीडियानिटिश व्यापाऱ्यांनीं ईजिप्तमध्ये नेलेले सुगंधी मसाले व पेट्रिआर्क जेकबच्या मुलांनीं नेलेला रुचकर मसाला दक्षिण हिंदुस्थानांतच तयार होत असे, हें मानण्यास पुष्कळच आधार आहे. " The fact is now scarcely to be doubted that the rich oriental merchandise of the days of king Hiram and Solomon had its starting place in the sea-port of Deccan (Dakhan) and with a high degree of probability some of the most esteemed of the spices which were carried into Egypt by the Midianits merchants of Genesis xxxvii. 25-28 and by sons of the Patriarch Jacob (Genesis XLIII) had been cultivated in the spice gardens of the Deccan (Indian Antiquary Vol. VIII. Hindu superiority by Sarda). प्रो. मॅक्स उंकर म्हणतो:—

“ हिंदुस्थान व दक्षिण अरबी किनाऱ्यावरील बंदर सॉबीन्स यांमध्ये ख्रिस्तपूर्व दहाव्या शतकापूर्वी व्यापार चालत असे. " Trade existed between the Indians and sabeans on the coast of south Arabia before the tenth century B. C. " कलिंग देश हिंदुस्थानच्या पूर्वकिनाऱ्यावर आहे व या देशांतील लोकांस सागरव्यापाराचें महत्त्व पटलें होतें. ओरिसाचे डॉ. हंटर यांनीं लिहिलेल्या " ओरिसा " नामक पुस्तकांत कांहीं पुराणवस्तूंवरील खोदकामांतील लिखाणावरून कलिंग देशच्या राजपुत्रांच्या शिक्षणक्रमांत नौकानयन व सागरव्यापार हे विषय ठेवले असत असें दिसतें. गुजराथमधील व्यापारी (वणिज) परदेशांत जाऊन स्थायी होऊन राहिले होते, व त्यांचे वंशचे वंश हिंदुस्थानचा परदेशी व्यापार आपल्या हातांत ठेवीत असत, हें मि. क्लोपे नामक लेखकानें इ. स. १८१० मध्ये आपल्या लेखांत लिहिलें आहे. (Hindu Superiority by Sarda, P. 374) एका नामांकित जलपर्यटन केलेल्या ग्रंथकारानें " पेरिप्लस " हें नाम धारण करून आपला ग्रंथ लिहिला आहे. त्यांत तो म्हणतो:—“ साकोत्रा बेटाच्या उत्तरेकडे हिंदु लोकांच्या वसाहती होत्या व इराण, अरबस्तान व पूर्व आफ्रिका देशांच्या किनाऱ्यावरील बंदरांवर मोठाली हिंदु जहाजे दिसत असत. " " Large Hindu ships off the East African, Arabian and Persian ports & Hindu settlements on the

north coast of Socatra " अगार्थचीडिस नांवाच्या अँलेक्झांड्रियामधील जग-प्रसिद्ध ग्रंथसंग्रहालयाच्या अध्यक्षाने (हा पेरिक्लिसच्या पूर्वी ३०० वर्षे ह्यात होता) असें नमूद करून ठेवले आहे कीं येमेन व पट्रल या बंदरांत व्यापार (अर्थात् पाश्चात्य लोकांचा) चालू असे. पट्रल हें नांव हिंदुस्थानाच्या पश्चिम किनाऱ्यावरील एका बंदराचें असून मि. पोंटिंजरच्या मतें तें आधुनिक सिंधुहैद्राबाद असावें असें दिसतें. शिवाय " पट्रल " या शब्दाचा अर्थ व्यापारी शहर असा आहे. यावरून प्रो. हीरिन म्हणतो " हें जर खरें असेल तर सिंधुनदांतून हिंदु लोक सागरव्यापार फार पुरातन काळीं करीत हें सिद्ध होतें. अगोर्थिचिडिसनें सिंधुनद व पट्रलांतील मोठीं जहाजे आपल्या देशास नेल्याचें लिहिलें आहे.

यानंतर ग्रीक ग्रंथकारांपैकी हेरोडोटस (ख्रि. पू. ४५०) च्या लिखाणाप्रमाणें हिंदुस्थानांतील व्यापारी समुद्रमार्गानें नवरत्ने व टिबेटमधील शिकारी कुत्रे बॅबिलोनमध्ये विक्रीकरतां नेत असत. [Indian shipping by Mukarji, p. 96] यानंतर मौर्यकालांतील नाविक घडामोडींवर नजर टाकूं या. हिंदुस्थानचा सुसंगत असा इतिहास अँलेक्झांडरच्या हिंदुस्थानावरील स्वारीपासून खात्री-लायक असा मिळतो. या लेखकांत मॅकिंडल, स्मिथ, डॉ. रॉबर्टसन व डॉ. व्हिन्सेंट हे प्रमुख समजले जातात व ते ईंग्रज असल्याने त्यांच्या लेखांतील प्रमाणें ईंग्रज राज्यकर्ते व तत्जातीय लोकांस मान्य होण्यास हरकत असूं नये. अलेक्झांडरनें पंजाबवर स्वारी केली असतां (ख्रि. पू. ३२६) हॉडोप्सिस नदीच्या कांठीं (हल्लीं हिलाच झेलम नदी म्हणतात) त्यास तोंड देण्यास पोरस राजा आपल्या प्रचंड सैन्यानिशीं उभा राहिला. यावेळीं झेलम नदी पार उतरून दुसऱ्या तीरावर आपलें सैन्य नेण्यासाठीं अँलेक्झांडरनें या नदीच्या तीरावर असणाऱ्या शेंकडों नावांचे ताफे तयार करवून त्यांचे करवीं आपलें सैन्य परतीरावर उतरविलें होतें. (व्हि. स्मिथ, पृ. ५५) या नौका सिंधुनदीच्या तीरावर राहणाऱ्या हिंदु कारा-गिरांनींच तयार केलेल्या होत्या याची साक्ष ग्रीक इतिहासकार आरियन, कर्टिस वगैरे आपल्या ग्रंथांत देतात. अलेक्झांडर हिंदुस्थान सोडून परत आपल्या देशास जाण्यास निघाला असतां त्यानें आपला सेनानायक नीयरकस यास आपल्या सैन्याचा बराचसा भाग सिंधुनदांतून सिंधुसागरावाटे ईराणच्या आखातांत आणण्यासाठीं बजावले असतां त्या सेनानायकानें आपलें ८००० सैन्य, हजारों घोडे व इतर मुबलक सामग्री बरोबर घेण्यासाठीं जवळजवळ एक हजार जहाजे हिंदुस्थानांतून घेतलीं होतीं असें डिओडोरस

म्हणतो; तर अॅरिअसचें म्हणणें आहे कीं, आठशेंच नौका होत्या. याचे उलट ईजिप्तचा राजा टॉलेमी हा या सैन्यवाहक नौका दोन हजार होत्या असें म्हणतो, व ही माहिती अधिक विश्वसनीय असावी असा इतिहासज्ञांचा अभिप्राय आहे. या सर्व नौका हिंदुस्थानांतील कारागिरांनीं हिंदुस्थानांतच हिंदी लाकडाच्या बनविल्या होत्या असें यावरून निःसंशय सिद्ध होतें. याबद्दल मुख्य विश्वसनीय लेखक डॉ. व्हिन्सेंट व डॉ. रॉबर्टसन हे होत व त्यांचें म्हणणें असें आहे:—

डॉ. व्हिन्सेंट म्हणतो—“ सिंधुनदावरील नाविक व्यापारामुळें अॅलेक्झांडरला या नौका पकडून घेणें, बांधणें, भाळ्यानें घेणें अथवा विकत घेणें शक्य होतें व याचेंच त्यानें आरमार तयार केलें. त्याच्या सैन्यांत १ लक्ष २४ हजार सैनिक असून त्याचा बराचसा मोठा भाग झेलम (हडॉप्सिस) वर ठेवून, व मुख्य लढाऊ भाग घेऊन त्यास हायफॅसिसला नेलें व तेथून हें सैन्य झेलमला परत आणलें तें अॅरियननें म्हटल्याप्रमाणें ८०० होळ्यांतून आणलें असावें यांत मुळींच अतिशयोक्ति दिसत नाहीं. स्ट्रॅबो म्हणतो कीं, या सैन्याचे छावणीजवळच इमोडस गांव होतें व या ठिकाणीं देवदार, गंधतरु व सागवान या झाडाचीं बनें होती. अॅलेक्झांडरनें तक्षिला या गांवीं येण्यापूर्वीच असाक्रोनी या गांवीं पुष्कळ होड्या-नौका तयार करवून घेतल्या होत्या. ”

डॉ. रॉबर्टसन म्हणतो:—पंजाबमध्ये जलपर्यटन करण्यास योग्य अशा मोठमोठ्या नद्या असल्यामुळें या देशांतील व्यवहार नावांमधूनच होत असे व त्यामुळें विजयी राजास सहज व एकदम मिळवितां येतील इतक्या पुरेशा नावा या देशांत सदैव तयार असत व त्या जमवून एकत्र संघटित करणें अगदीं सोपें जाई. सेमिरामिस राणीच्या हिंदुस्थानवरील स्वाऱ्यांचीं लिहिलेलीं वर्णनें विश्वासाई धरल्यास तिला प्रतीकार करण्यास सिंधुनदावर ४००० नावांचें आरमार सज्ज होतें असें दिसतें. त्याचप्रमाणें गझनीच्या महमुदाच्या स्वाऱ्यांच्या वेळींहि इतक्याच नावांचें आरमार त्यास तोंड देण्यास जय्यत तयारींत होतें हीहि माहिती महत्त्वाची आहे. ऐन-ए अकबरीच्या माहितीप्रमाणें मोंगलकालींहि एकट्या टट्ट्याच्या सरकारांत (सिंध प्रांत) सुमारे ४०,००० वेगळाल्या आकाराच्या नावा सांपडत.

अॅरियनच्या माहितीप्रमाणें जहाजें बांधण्याठी गोदी असून ३० वल्हीं लावून वल्हवतां येणारीं पसरट जहाजें व लढाऊ गलबतें व वाहतुकी नावा झथरोईलोक (सिंध प्रांतांतील) बांधत असत.

या सर्व माहितीवरून सम्राट् चंद्रगुप्त मौर्याच्या वेळी (ख्रि. पू. ३२०) जहाजे बांधण्याचा धंदा उर्जितवस्थेत असून त्यांची निपजहि मोठ्या प्रमाणावर होत असे हें उघड आहे. हा धंदा व ही निपज मौर्यकालांत सरकारी रीत्या होत असे व त्यावर सरकारी नियंत्रण असे. जहाजे बांधणाऱ्या कामगारांस सरकारांतून वेतन मिळत असे, त्यांना स्वतंत्र रीतीने हा धंदा करण्याची मनाई असे असे मॅगा-स्थिनीज म्हणतो. हें खरें असलें तरी स्ट्रॅबोच्या माहितीप्रमाणें या सरकारी नावा जलपर्यटन करणारांस व समुद्रावरून व्यापार करणारांस भाड्याने देण्यांत येत असत. सम्राट् चंद्रगुप्तानें आपल्या राज्याची सुंदर व्यवस्था करून गंगासागरा-पासून तों अरबी समुद्रापर्यंतचा उत्तर हिंदुस्थानचा सर्व प्रदेश आपल्या आधिपत्या-खाली आणून साम्राज्यास जोडला होता. याच्या रक्षणार्थ त्यानें आपलें युद्धसत्तां निर्माण केलें होतें. या खात्यांत प्रमुख असे तीस अधिकारी नेमलेले असून त्यां-मध्ये त्यानें खात्यांची वांटणी केली होती. तिचें स्वरूप साधरणतः एणेंप्रमाणें असे. (१) विभाग पहिला. याचें कार्य दर्यासारंग याच्या सहकार्यानें चाले. (२) विभाग दुसरा. यामध्ये वाहतुक, पुरवठा, सैन्यनोकरी यांची व्यवस्था असे. यांतच रणशिंग फुकणारे, मोतदार, यंत्रकार, शिल्पकार, गवत व जंगल कापणारे यांचा समावेश होई. (३) विभाग तिसरा. याकडे पायदळाची व्यवस्था असे. (४) चवथा विभाग घोडदळाचा. (५) पांचव्याकडे रथांची व्यवस्था, आणि (६) सहाव्या विभागाचें काम हत्तीसंबंधाचें असे. ज्यास आज अंडमिरॅल्टी हें नांव आहे तिच्या मुख्याधिकार्यास लॉर्ड ऑफ दि अंडमिरॅल्टी म्हणतात. असाच अधिकारी चंद्रगुप्ताच्या वेळी “ नावाध्यक्ष ” या नांवाचा होता. या अधिकार्याकडे समुद्र, महासागर व नद्या यांजवरील व्यापार, आरमार, वाहतुक व जकात इत्यादि बाबींचे अधिकार सोंपविण्यांत येत असत व त्याला युद्धसत्तांत उपरिनिर्दिष्ट पहिल्या विभागांत स्थान होतें. एवढें महत्त्व त्या काळीं आरमारास दिलें जात होतें. यासंबंधी सम्राट् चंद्रगुप्ताचा मुख्य सल्लागार व गुरु कौटिल्य नांवाचा ब्राह्मण होता. यानें “ कौटिलीय अर्थशास्त्र ” नांवाचा नामांकित ग्रंथ लिहिला असून त्याचें मराठी भाषांतर केसरीचे संपादक ज. स. करंदीकर यांनी केलें आहे. त्यांतील ४९ व्या भागाकडे वाचकांनीं लक्ष पुरवावें. त्यांस असें आढळेल कीं, शंख, मोती वगैरे मिळविण्याचा उद्योग करणाऱ्या लोकांस सरकारी नावा भाष्यानें दिल्या जात असत. “ शंखमुक्ताप्राहिणो नौका हाटकान् दद्युः ”

(कौ. अ. भाग ४९). नद्यांतून व समुद्रांतून लहानमोठे प्राणी नेतांना त्यांच्या आकाराच्या मनानें भाडें घेत असत. जसें बकऱ्यासारख्या लहान चतुष्पादास एक माष, गाय, घोडा यांस तसेंच डोक्यावर व खांद्यावर बोजा घेणाऱ्या माणसास दोन माष, उंट व रेडा यांना चार माष, खटारगाडीला पांच माष असे निरनिराळे भाव ठरवून दिले असून ते वसूल करीत असत. असो.

सम्राट् चंद्रगुप्ताचें बलाढ्य साम्राज्य काबूल, कंदाहार, हीरात येथवर पसरलें असल्यानें त्याच्याशीं ग्रीक व रोमन राजांनीं सहकार्य संपादून व्यापारासाठीं या देशांशीं संबंध ठेविला होता व त्यामुळे हिंदुस्थानचा परदेशांशीं संबंध येऊन त्याचा व्यापार बराच समृद्ध होता हें सांगणें नकोच. यानंतरचा नामांकित सम्राट् अशोक यानें तर आपलें साम्राज्य अधिकच वाढविलें होतें व त्यानें स्वीकारलेल्या बुद्धधर्माचा प्रसारहि त्यानें पश्चिमेकडील देशांत धर्मभिक्षूंच्या द्वारे व्यवस्थितपणें चालविला होता. सीरिया, ईजिप्त, सीरिन, मॅसिडोनिया, एपिरस या पश्चिम एशिया व पूर्वे युरपमधील राष्ट्रांशीं व्यापारी हितसंबंध त्यानें जोडले होते व हें अर्थात् आपल्या हिंदुराष्ट्रीय आरमाराच्या बळावर होतें हें न सांगतांहि सहज लक्षांत येण्यासारखें आहे. याबद्दल नामांकित इतिहाससंशोधक व्हिन्सेन्ट स्मिथ म्हणतो कीं, अशोकानें सीलोन व इतर दूरच्या देशांशीं ठेवलेले संबंध लक्षांत घेतां त्याचेपाशीं प्रचंड आरमार व सेना होती हें तर कबूलच केलें पाहिजे. “When we remember Ashok's relations with Ceylon and even more distant powers. we may credit him with a sea-going fleet as well as an army” [“Indian shipping” by Mukerji, p. 113] चांचे लोकांपासून हिंदु व्यापाऱ्यांस होणाऱ्या उपद्रवाचें निवारण करण्याकरितां कांहीं हुकूमहि जारी केले होते व चांचे लोकांस जबर शिक्षा ठेवल्या होत्या. [ख्रि. पू. २३२]

अशोकानंतर उत्तर हिंदुस्थानांत कुशान राजे व दक्षिणेंत आंध्र राजे यांचें प्राबल्य होतें व या काळांत (आंध्र राजांचा काळ ख्रि. पू. २०० ते ख्रिस्तोत्तर २५० म्हणजे सुमारे ४५० वर्षे) आंध्र राजांचा सागरव्यापार व परदेशांशीं संबंध मोठा विस्तृत होता हें आर. सेवेल यानें ईपीरिअल गॅझेटिअर, न्यू एडिशन, नव्ह्याल्यूम २ पान ३२५ वर नमूद केलें आहे त्यांतील एक दोन उतारे पाहण्यासारखे आहेत. “The Andhra period seems to have been one of considerable prosperity. There was trade both overland and by sea

with Western Asia, Greece, Rome and Egypt, as well as with China and the East....A number of Jews fleeing from Roman persecution seem to have taken refuge among the friendly coast by people of South India and to have settled in Malbar." याचा सारांश की " आंध्र काळांत हिंदुस्थानची फार भरभराट होती, व खुष्की व सागरव्यापार पश्चिम एशिया, ग्रीस, रोम व ईजिप्त या देशांशीं चालू होता. तसाच तो चीन व पूर्वेकडील इतर देशांशीं चालू असे. रोमन लोकांनीं माजविलेल्या धर्मच्छळांनं गांजलेले कित्येक यहुदी लोक तो देश सोडून दक्षिण हिंदुस्थानच्या पश्चिम किनाऱ्यावरील स्नेहानुकूल लोकांचा आश्रय करून त्यांनीं मलबारांत आपली वस्ती केली. "

उत्तरेकडील कुशान राजांचा रोमशीं व्यवहार चालू असल्याने रोममधील सोन्याचीं नाणीं हिंदुस्थानांत येऊं लागलीं, व अशा रीतीनें पश्चिमेकडून हिंदुस्थानांत दरवर्षीं हजारों रुपयांचें सोनें या देशांत येई. हा संबंध इ. स. च्या पहिल्या तीन शतकांत फार दृढ होता. हिंदुस्थानचा रोमशीं व्यापारी संबंध विशेषतः ऑगस्टस नांवाच्या राजाच्या वेळेपासून अधिक वाढला. तत्पूर्वी अशोकचे वेळेपासून ईजिप्तशीं जास्त व्यापार असे. दक्षिणेंत तामीळ राजांनीं बलिष्ठ आरमार ठेवले होते. ग्रीक लोक स्वतःस आयोनीयन म्हणवून घेत असत व त्याचाच अपभ्रंश " यवन " असा झाल्यानें संस्कृत वाङ्मयांतील यवन हा शब्द ग्रीकवाची दिसतो असा इतिहासज्ञांचा अभिप्राय आहे. इ. स. च्या दुसऱ्या शतकांत व्यापाराच्या निमित्तानें कित्येक रोमन व ग्रीक लोक या देशांत, विशेषतः दक्षिण प्रांतांत वस्ती करून राहू लागले व यांपैकीं काहीं लोकांचा सैन्यांतहि शिरकाव झाला होता. इतकेंच नव्हे तर तामीळ राजांच्या अन्तेवासी रक्षकांचें (Body-guard) पथक यवनांचें व म्लेच्छांचें होतें असें ग्विन्सेन्ट स्मिथ सांगतो, " पेरिप्लस ऑफ दि एरिथ्रियन सी " (इ. स. १००) आणि " टॉलेमीज् जॉग्रफी " (इ. स. १४०) या ग्रंथांतील माहितीवरून भडोच हें पश्चिम हिंदुस्थानचें मोठें व्यापारी शहर व बंदरही होतें. यालेरीज सौपारा (बसईजवळील), कलीना (कल्याण) वगैरे बंदरेहि होती. पेरिप्लसच्या माहितीवरून कारोमंडल किनारा व मलबार यांच्यामध्यें सागरव्यापार चालू असे हें स्पष्ट होतें. समुद्रव्यापाराचे मार्गहि स्पष्ट दिले आहेत ते असेः—

" जहाजे बेरेनिकाहून निघून ताम्रसमुद्र ओलांडून मौक्षा बंदरास लागत व तेथून

निघून ओकेलिसला पाणी घेण्याकरतां थांबत. नंतर अरबस्तानच्या किनाऱ्या-किनाऱ्याने एडनवरून केनलायेलपर्यंत व येथें उत्तर हिंदुस्थान व दक्षिण हिंदुस्थानचे मार्ग विभिन्न होत असत. यांपैकीं कांहीं सिंधुसागरकडे व कांहीं मलबार मार्गाला लागत. टॉलेमीने लिहिलेल्या भूगोलांत सिंधुसागर ते गंगासागरपर्यंत चालणाऱ्या सागरव्यापाराच्या बंदरांची माहिती दिली आहे त्यांत सुरत, मंगरोळ (गुजराथप्रांत), अरिएक (महाराष्ट्र), सौपारा, मुझिरिस, बकारी, मच्छलीपट्टम, कोनारक वगैरे प्रमुख नांवें येतात. कावेरी नदीच्या उत्तर किनाऱ्यावरील मरुवार-पक्कम बंदर असून त्यांत समुद्रद्वारे येणारा माल उतरण्यासाठीं गोदी, वखारी वगैरे बांधल्या होत्या. त्या प्रांतावर चोल राजांचा अमल असे. समुद्रावरून रात्रीं प्रवास करणाऱ्या गलबतांच्या सुरक्षितेसाठीं समुद्रांत दीपगृहे light-houses बांधलीं होती. मार्कअन्टनी (ख्रि. पू. ३०) ते जस्टिनियन (इ. स. ५५०) पर्यंत उत्तर हिंदुस्थानचा व रोमचा व्यापारी संबंधच नव्हे, तर राजकीय संबंधहि होता व याचें कारण रोमचें पार्थियन्स व सेनियन्स लोकांशीं युद्ध चालूं असल्यामुळे रोम व हिंदुस्थान यांचेमधील व्यापारांत खंड न पडावा म्हणून हिंदुस्थानशीं स्नेह-संबंध ठेवणें रोमला आवश्यकच होतें.

प्लिनी, टॉलेमी व पेरिप्लस यांच्यानंतरचा महत्त्वाचा लेख म्हणजे कॉसमोस इंडिकोलसटिस (इ. स. ५३५) या ग्रंथकारानेंहि हिंदुस्थानच्या सागरव्यापाराची व बंदराची माहिती दिली असून कल्याण-सुरत ते मलबारपर्यंत पुष्कळ नांवाचा निर्देश केला आहे. या लेखकाच्या मतें या कालांत चीनशीं हिंदुस्थानचा व्यापार विशेषतः सीलोनच्या मार्गे होत असे, व पूर्वेकडील व्यापारांत सीलोनला फार महत्त्व होतें. याच लेखकानें असें नमूद करून ठेवलें आहे कीं इ. स. पांचव्या शतकांत हिंदुस्थानचा इराण, एथिओपिया या देशांशीं व्यापार असून, हजारों जहाजे या कामाप्रित्यर्थ सागरावर जलपर्यटन करीत असत. “ A great resort of ships from all parts of India and from Persia and Ethiopia, and in like manner it despatched many of its own to foreign ports. [Indian shipping, Mukerji, p. 141] आंध्रलोक हे हल्लींच्या तेलंग लोकांचे पूर्वज होत. यांचा मुख्य कृष्णा व गोदावरी यांच्या मुखांमधला समुद्रकिनारा होय. चंद्रगुप्ताच्या काळांत यांची श्रद्धाबद्ध फार प्रसिद्धि होती. यांनीं अशोकाचें सार्वभौमत्व मान्य केलें होतें, पण अशोकाच्या मृत्यूनंतर आंध्राचा

राजा सिन्धुक यानें अशोकाचें माण्डलिकत्व झुगारून आपल्या स्वातंत्र्याची द्राही फिरविली. या आंध्र राजवंशानेंच महाराष्ट्रावर सुमारे दोनशें वर्षे राज्य केलें. यांचीच एक शाखा महाराष्ट्रांत उतरली व तिनें आपलें प्रतिष्ठान अथवा पैठण येथें स्वतंत्र राज्य स्थापन केलें. ही शाखा व त्यांचे वंशज स्वतःस आंध्रभृत्य ही संज्ञा लावून घेत असत. या शाखेचें नामाभिधान शातवाहन असें प्रसिद्ध आहे, व याचाच अपभ्रंश “ शाल्वाहन ” असा झाला. या राजांचीं नांवें व वंशावळ वायु, मत्स्य, विष्णु, भागवत इत्यादि पुराणांतून आढळते. या राजांनीं महाराष्ट्रावर ख्रि. पू. ७३ ते इ. स. २१८ पर्यंत राज्य केलें. यांच्या आमदानींत मडोच हें व्यापाराचें मोठें बंदर होतें. या बंदरांतून पश्चिम देशांतील पुष्कळ तऱ्हेच्या मालाची हिंदुस्थानांत आयात होई व या देशांतील इमारती दगड, कापसाचीं वस्त्रे वगैरे मालाची निर्यात होत असे. मडोचखेरीज कोंकणांत वसईनजीक सोपारा हेंहि दुसरें एक बंदर असे. कल्याण, सेमुळा (चौल), मंडगोरा (मांदार), महाड-जवळचें पाळ, मेळी जयगड वगैरेहि व्यापारी बंदरे होती.

यांच्यानंतर महाराष्ट्रांत व दक्षिणेंत अनेक राजघराणीं उदयास आलीं व त्यांचा अमल इ. स. २१८ ते ५५० पावेतो होता व त्यांत मुख्यत्वे अमीर, भोज, रद्र, राष्ट्रकूट हीं नांवें आढळतात. यानंतर इ. स. सहाव्या शतकांत अयोध्येहून मनूचे वंशज हारित व मानव्य यांच्या वंशजांपैकीं एक पराक्रमी पुरुष जयसिंह हा अयोध्येहून महाराष्ट्रांत आला व त्यानें राष्ट्रकूटांचा शेवटचा राजा इंद्र याचा पराभव करून आपली गादी स्थापन केली. तो आपल्या घराण्यास “ चालुक्य ” म्हणवीत असे. याच चालुक्यांचें महाराष्ट्रावर इ. स. ५५० ते इ. स. ७७३ पर्यंत प्रभुत्व होतें. या वंशांतील दुसऱ्या पुलकेशीनें इ. स. ६१० ते ६४२ या कालांत राज्य केलें. यानें वनवासीच्या कदंबराजांस जिंकलें व कोंकणच्या मौर्य घराण्यासहि आपल्या सत्तेस शरण यावयास लावलें. पश्चिम समुद्रकिनाऱ्यावर पुरी नांवाचें एक मोठें शहर होतें तें पुलकेशीनें आपलें सैन्य शंभर गलबतांत घालून त्यांच्याकडून जिंकवून घेतलें. यावरून त्याकाळीं हिंदुस्थान आरमारी हल्ले व लढाया यांस अपरिचित नव्हता हें उघड आहे. याच राजानें उत्तरेकडील कनोजचा नामाङ्कित राजा हर्षवर्धन हा दक्षिण प्रांतावर स्वारी करावयास आला असतां त्यास पराभूत केलें, व आपली सरहद्द उत्तरेस नर्मदा नदी इच्या तटाकावर आपलें सैन्य ठेविलें. याच्या दरबारीं इराणच्या खुसू राजाचा वकील होता हें मागें एका प्रकरणांत येऊन गेल्याचें वाचकांच्या स्मरणांत असेलच.

आपण या प्रकारणांत चंद्रगुप्त सम्राटापासून (ख्रि. पू. ३२२) ते चालुक्यापर्यंत म्ह. इसवी सन ७५० पर्यंत इतिहासाचें संक्षिप्त पर्यावलोकन करून एवढ्या काळांत हिंदूंचा सागरव्यापार जगतांतील त्यावेळच्या मोठमोठ्या शहरांशीं होत असून सागरावर त्यांचा कसा ताबा होता याविषयीं ऊहापोह केला. महाराष्ट्राच्या दक्षिण प्रदेशांत चोल, केरळ व पांज्य हीं घराणीं राज्य करीत असत. त्यांचे वेळीं चोल राजांचें राज्य कारोमांडल किनाऱ्यावर असून ते फक्त समुद्रकिनाऱ्यानें व्यापार न करतां महासमुद्रांतहि जात असत व त्यांनीं आपली सागरसेना वसाहतीसाठीं मलायापर्यंत पाठविली होती हें इतिहासावरून स्पष्ट होतें. विन्सेन्ट स्मिथ म्हणतो:—

“Ancient Tamil literature and the Greek and Roman authors prove that in the first two centuries of Christian era, the ports on the Coromondal or Chola coast enjoyed the benefits of active commerce with both East and West. The Chola fleets did not confine themselves to coasting voyages, but boldly crossed the Bay of Bengal to the mouths of the Ganges and the Irravaddy and the Indian ocean to the islands of the Malaya archipelago.” याचा अर्थ असा कीं, “प्राचीन तामिळ साहित्य व ग्रीक व रोमन ग्रंथकारांचीं लिखाणें यांवरून हें सिद्ध होतें कीं, इ. स. च्या पहिल्या दोन शतकांत कारोमांडल (चोल) किनाऱ्यावरील बंदरांस पूर्वे-पश्चिम देशांतील व्यापाराचा पूर्ण फायदा मिळे. चोल राजांचीं आरमारी जहाजे फक्त किनाऱ्यालगतच्याच व्यापारावर न विसंबतां धैर्यानें गंगा-सागरांतून गंगानदी व इरावती नदी यांच्या मुखांजवळ व हिंदी महासमुद्रांतून मलाया द्वीपसमूहांतील बेटांपर्यंत जलपर्यटन करून येत.”

तामिळ साहित्यावर अधिकारयुक्त वाणीनें लिहिणारे लेखक मि. पिले यांच्या मतें तामिळ व्यापारी जावा व सुमात्रा या बेटांवर जाऊन व्यापार करीत असत. याच लेखकाच्या मतानें दक्षिण ब्रह्मदेश किंवा पेंगू प्रांत तेलगू राजांनींच जिंकला व त्यावरून पेंगूच्या लोकांना उत्तर ब्रह्मदेशी लोक “तैलंग” समजतात. तामिळ राजांशिवाय प्राचीन कर्लिग देशचे राजेहि मोठीं आरमारे ठेवून आपला सागरव्यापार चालवीत असें दिसतें. ख्रि. स. पूर्वी निदान ८०० वर्षे तरी गंगा नदी ते रुष्णा नदी यांजमधील पूर्वेकडील प्रांतावर कर्लिग राजे राज्य करीत होते. या राजांच्या शिलालेखांवरून इंदर आपल्या ओरिसानामक पुस्तकांत म्हणतो कीं, कर्लिग देश

या काळी व्यापाराचें मोठें केन्द्र असे व येथून सुंदर मलमल परदेशीं जात असे. गंगासागराच्या पश्चिम किनाऱ्यावरील कांहीं धाडसी हिंदु लोक इ. स. ३०० च्या सुमारास मर्तबान सामुद्रधुनीच्या तीरावर वसाहत करून राहूं लागले. यांपैकी “सद्दामनगर” अथवा थन्न हें प्रमुख स्थान होतें असें सेंट जॉन जर्नल रॉयल एशियाटिक सोसायटी १८९८ मध्ये लिहितो हिंदू लक्षांत घेणें अवश्यक आहे.

कलिंग देशांतील कांहीं लोक आपला देश सोडून इ. स. ७५ च्या सुमारास एक लहानसा गलबतांचा काफिला घेऊन निघाले व मोठ्या धैर्यानें गंगासागर व हिंदी महासागर ओलांडून जावा नांवाच्या बेटास लागले. तेथें त्यांनीं वसाहतीस प्रारंभ केला. या संबंधानें एलफिनस्टन आपल्या हिस्टरी ऑफ इंडिया या पुस्तकांत लिहितो कीं:—“The histories of Java give account of a numerous body of Hindus from Kalinga who landed on this island, civilized the inhabitants, and who fixed their date of arrival by establishing the Era still subsisting, the first year of which fell on the 75th year after Christ..... decisively proved by the Chinese pilgrim in the end of the 4th century who found Java entirely peopled by the Hindus and who sailed from Ceylon to Java and from Java to China in ship manned by crews professing the Brahmanical religion.” याचा अर्थ:—“जावाचे ऐतिहासिक ग्रंथावर खात्रीलायक पुरावा मिळतो त्यावरून कलिंग देशांतील बरेचसे हिंदु जावास गेले व त्यांनीं तेथील लोकांस सुसंस्कृत केलें व आपल्या आगमनाचा काळ निश्चित करून तेथें आपला शक चालू केला, तो अजून प्रचारांत आहे. तो काळ म्हणजे ख्रिस्तानंतर ७५ वर्षे हा होय.....चौथ्या शतकाच्या अखेरच्या वर्षांतील चिनी प्रवाशांच्या वर्णनावरून हें स्पष्ट होतें कीं, जावा बेटामध्ये पूर्णपणें हिंदूंची वसाहत असून ते सीलोन ते जावा, व जावा ते चीन यांतील सागर-महासागरावर गलबतांतून प्रवास करीत व या गलबतांवरील नावाडी ब्राह्मणधर्माचे असत.” फर्ग्युसन आपल्या “इंडियन आर्किटेक्चर” नामक पुस्तकांत लिहितो कीं, बुद्धधर्मी हिंदु लोकांनीं कृष्णा व गोदावरी या नद्यांच्या मुखांजवळील बंदरावरून निघून पेगू, कांबोडिया व जावा येथें वसाहती केल्या होत्या हें अमरावतीत सांपडलेल्या अवशेषांवरून सिद्ध होतें.

उत्तरेकडील कनोजच्या प्रभाकरवर्धनाने आपले साम्राज्य गंगासागरापासून सिंधु-सागरापर्यंत वाढवून यांमधील गांधार, सिंध, गुर्जर देश, लाट व मालवा या सर्व देशांस जिंकून आपल्या साम्राज्यांत मिळवून घेतले त्यावेळीं (इ. स. ५५०-६००) गुजराथेतून काहीं देश सोडून पळून जाणारे वरील सर्व देशांतील लोक गुजराथच्या बंदरांतून निघून जावाकडे वसाहतीस गेले असतील यांत नवल नाही. प्रभाकरवर्धनाचा सुप्रसिद्ध पुत्र श्रीहर्षवर्धन या सम्राटाने इ. स. ६१० ते ६४२ या काळांत याच देशावर आणखी स्वाऱ्या केल्या व यानंतरच्या काळांत इ. स. सातव्या शतकांत तुर्की लोक, इ. स. ६३७ मध्ये अरबी लोक व चिनची फौज असे मगध देशांतून श्रीहर्षवर्धनाच्या निधनानंतर बाम्मियनपर्यंत जाऊन त्यांनीं बुद्ध राजे साहारीचा पराभव केला व या धामधुमीच्या काळांत उत्तर हिंदुस्थानांतून बरेच लोक सिंध व गुजराथच्या बंदरांतून निघून जावाच्या सुपीक व भरभराटीच्या हिंदु वसाहतींत गेले असल्यास नवल नाही. आतांपर्यंत सिंध, गुजराथ, महाराष्ट्र, चोल, केरळ, पांज्य व कलिंग इत्यादि राजांच्या सागरावरील आरमाराची व जलपर्यटनाची माहिती दिल्यावर गंगासागरावरील देश वंग अथवा बङ्गाल येथील लोकांच्या एतद्विषयक चळवळींचा परामर्ष घेणे अवश्य आहे.

कालिदासाच्या “रघुवंशा” मध्ये पुढील श्लोक आहे:—

वज्रानुत्खाय तरसा नेता नौसाधनातयतान् ।

निचखान जयस्तम्भं गङ्गास्रोतोऽन्तरेषु च ॥

रघुराजाने वज्र लोकांशीं युद्ध करोत असतां एका बेटावर आपले निशाण रोवले व नंतर तो तेथून परतला असा या श्लोकाचा अर्थ आहे. यावरून वज्र देशांतील लोक पुरातन काळीं लढवय्ये होते खास. सर्वच राष्ट्रांना किंवा देशांना पडता काळ असतो, परंतु त्या पडत्या काळावरून त्या देशांतील लोकांच्या स्थिर स्वभावाचे अनुमान करणे किंवा निश्चित सिद्धान्त बांधणे न्याय्य होणार नाही. प्राचीन काळांतील बंगाल देशांतील राजेलोकहि इतर राष्ट्रांप्रमाणेच धाडसी व शूर होते व याचे प्रत्यन्तर इ. स. पूर्वी ५५० च्या सुमारास बंगालचा राजपुत्र विजय आपल्या ७०० अनुयायांसह आपला देश सोडून समुद्रमार्गाने कलिंग देशाच्या आणि चोल देशाच्या किनाऱ्या किनाऱ्याने लंकेस गेला व ते बेट जिंकून त्याने त्या बेटास आपले नांव दिले व तेव्हापासून त्या बेटास सिंहलद्वीप म्हणूं लागले. विजयाचे घराणे सिंहल

या नांवानें ओळखिलें जाई. याचे पूर्वकालीहि भागलपूर नजीकच्या पंपा येथील बंगाली लोक कोचीन—चीनमध्ये जाऊन राहिले होते असें िहस डेव्हिस आपल्या “बुद्धिस्ट इंडिया” मध्ये लिहितो. बंगाली शिल्पकारांनीं आपल्या कलाकौशल्याचा पगडा नेपाळमध्ये बसविला व त्याचप्रमाणें चोलकलिङ्ग देशीय सागरप्रवाशी लोकां-प्रमाणेंच बङ्गाली शिल्पकार जावा येथील बोरुबदुर बंदरांत काम करित होते हें त्या ठिकाणच्या बंगाली तऱ्हेच्या शिल्पावरून सहज दिसतें असें प्रो. राधाकुमुद मुकरजी म्हणतात व त्यांत पुष्कळ तथ्य आहे. बंगाली लोकांतहि बुद्धधर्माचा बराच प्रसार झाला होता व त्या धर्माच्या प्रसारार्थ वङ्गदेशीय बुद्धधर्मी लोकहि चीन व ब्रह्मदेशांत गेले असले पाहिजेत. मि. हॅवेल आपल्या “इंडियन स्कल्पचर अँड पेंटिंग ” या ग्रंथांत लिहितो:—From the Seaports of her Eastern and Western coasts India sent streams of colonists, missionaries and craftsmen all over southern Asia, Ceylon, Siam and far distant Cambodia. Through China and Korea, Indian art entered Japan about the middle of the sixth century. ” “ हिंदुस्थानच्या पूर्वपश्चिम किनाऱ्यांवरून वसाहती, धर्मोपदेशक व कारागीर लोकांचे थवेच्या थवे दक्षिण एशिया, सीलोन, सयाम व कांबोडियासारख्या दूरच्या देशापर्यंत गेले होते. चीन व कोरियामधून हिंदी शिल्पाचा जपानमध्ये इ. स. च्या सहाव्या शतकांत प्रवेश झाला. ” बंगाली लोकगीतें व लोककथा यांजमधून त्यांचें प्रमुख दैवत श्री चण्डिकादेवी हिचें वर्णन असून धनपति, श्रीमंत, चंदसौदागर इत्यादि वङ्गदेशीय व्यापाऱ्यांच्या समुद्रपर्यटनाचें वर्णन सुरस केलेलें असून श्रीमान व्यापाऱ्यांच्या व्यापारी नौका कारोमांडल किनारा, सीलोन, मलाक्का, जावा, व चीनपर्यंत जात असत हा त्या लोकगीतांचा विषय आहे. पद्म-पुराण अथवा मानसमङ्गल सुमारे पन्नास लेखकांनीं लिहिलें असून त्यांतील सुरस कथा समुद्रपर्यटनासंबंधाच्या आहेत. इ. स. च्या तेराव्या शतकांत नरेन्द्रदेव नांवाचा एक बंगाली कवि होऊन गेला. त्यानें चंद सौदागरच्या सागरपर्यटनाचें सुरस वर्णन केलें आहे. पूर्वबंगालमधून नाविक मिळत असत व यांच्या जहाजांना काव्यमय नांवें देत असत. गङ्गानदी, सागरफेणा, हंसरव, राजवल्लभ अशा प्रकारचीं तीं नादमधुर नांवें असत. कविकङ्कण चण्डी यानें आपल्या ग्रंथांत धनपति व्यापाऱ्याचा काफिला सीलोनकडे गेल्याचें रसभरित वर्णन केलें आहे. त्यांतील मुख्य नौकेचें नांव “ मधुकर ” असें होतें. इतर नांवें दुर्गाविरा, गौराखी, संखचुरा, सिंहमुखी, चंद्रपान,

छोटामुखी अशा प्रकारचीं हीं नांवें होतीं. या काळांतील बंगालचीं मुख्य व्यापारी शहरें सातगांव, सोनारगांव, चंपा अथवा भागलपुर इत्यादि असलीं तरी मुख्य शहर ताम्रलिप्त हें होतें व येथें फार मोठें बंदर बांधलें होतें. या शहराचें अस्तित्व अशोकाच्या पूर्वकाळीं होतें इतकें तें जुनें बंदर होतें. याचें वर्णन पेरिप्लस, इत्सिंग वगैरे पाश्चात्य लेखक व कांहीं चिनी प्रवाशांनीं केलें आहे. बुद्धधर्मीय हिंदी लोकांनीं वङ्ग, कलिङ्ग, गांधार, सौराष्ट्रांतून चीनमध्ये शतकाशतकांत हजारों धर्मोपदेशक पाठवून बुद्धधर्माची दीक्षा तेथील लोकांस दिली हें सुप्रसिद्धच आहे. विस्तारभयास्तव त्यांचे कथन करण्याची येथें आवश्यकता नाही. असो.

उत्तर हिंदुस्थानांत गुप्त घराण्याचें साम्राज्य इ. स. ३२० ते ५५० पर्यंत राहिलें. नंतर ठाणेश्वराचें वर्धन घराणें पुढें येऊन त्यानें आपल्या साम्राज्याचा विस्तार केला. त्यांमधील श्री हर्षवर्धन हा पहिला सम्राट् होय. यानें दक्षिण हिंदुस्थानावर स्वारी केली, परंतु महाराष्ट्राचा सम्राट् पुलकेशी (दुसरा) यानें त्यास पराभूत केलें (इ. स. ६२०). या हर्षाच्या काळांत व तत्पूर्वीं गुप्त सम्राटांच्या काळांतहि पश्चिम देशांशीं हिंदुस्थानचा सागरावरील व्यापार चालू असून इ. स. च्या पांचव्या शतकांत इस्पहानच्या हमझाच्या मतें युफ्रेटिस नदीवरच्या हीरा बंदरावर हिंदूंची व चिनी लोकांचीं गलबतें नांगरून व्यापाराकरतां येरझारा करीत असलेलीं दिसत असत (यूल ते कॅथे). इ. स. ५२६ मध्ये कौसमोस या पाश्चिमात्य प्रवाशाला सिंधु (देवल) व सोरट (वीरावल) या बंदराचा सीलोनच्या व्यापाऱ्यांशीं घनिष्ट संबंध दिसला. इ. स. च्या सहाव्या शतकांत हूणांच्या आसामुळें उत्तरेकडील जाट लोकांनीं हिंदुस्थान सोडून व्हारीन सामुद्रधुनीतील बेटांत (जावा) प्रयाण केलें. झुएनत्संग या चिनी प्रवाशाच्या मतें इ. स. सहाव्या शतकांत हर्षवर्धनाच्या सौराष्ट्र राज्यांतील लोकांची भरभराट त्यांच्या सागर व्यापारावर अवलंबून होती. मुसलमानांच्या पहिल्या आक्रमणांत (इ. स. ६३० ते ७७०) जाट लोकांनीं त्यांस कोंकण व गुजराथ प्रांतांत प्रतीकार केला, कारण ते उत्तम दर्यावर्दी व लढवय्ये असत. जाट लोकांप्रमाणेंच सिंध, कच्छ व गुजराथ प्रांतांतील इतर हिंदूहि दर्यावर्दी असत, त्यांत प्रमुखतः चापा व चावज वंशाचे लोक द्वारका, सोमनाथ या भागांत उदयास येऊन त्यांनीं आपली सत्ता अनहिलपट्टण येथें स्थापित केली.

चिनी प्रवासी इत्सिंग हा हिंदुस्थानांत इ. स. ६७३ मध्ये आला. त्यानें सुमारे ७० चिनी प्रवाशांची माहिती संकलित केली. त्यावरून या काळांत हिंदुस्थानचा

चीनशीं समुद्रव्यापार जोरानें चालू असे हें सिद्ध होतें. ब्रह्मदेश ते चीनपर्यंत व मलायाच्या द्वीपकल्पांत सर्वत्र हिंदूंच्या वसाहती पसरल्या असून त्यांनीं बांधलेल्या बंदरांचा व्यापारी जहाजांस फार उपयोग होत असे. इत्सिंगच्या मतें सुमारें दहापेक्षां अधिक वसाहती सर्वत्र पसरलेल्या असून त्यांची संस्कृतिहि या बेदावर पसरली होती. सुमात्रांत श्रीभोज, जावांत कलिंग, बोर्नियोंत महासीन, बली बेटें व भोजपारा यांमध्ये हिंदूंच्या वसाहती होत्या. बोधिधर्मानें प्रथमतः चीनमध्ये बुद्धधर्माचा प्रसार करून नंतर (इ. स. ५७३-६२१) जपानकडे लक्ष वळविलें. मध्यहिंदुस्थानांतील एक कार्यवाह सबकाकरानें चीनमध्ये (इ. स. ७१६ ते ७३५) काम केलें व त्याचवेळीं तो खाजगी तऱ्हेनें जपानला गेला. त्यानें तेथील कुमेदेरा मंदिरांत (यामातो प्रांतामध्ये) बुद्धत्वाचा सात पुस्तकांचा संग्रह ठेवून दिला. बोधिसेन नांवाचा एक हिंदु धर्मापदेशक जपानला इ. स. ७२६ मध्ये गेला होता. इ. स. ७९९ मध्येहि एक हिंदी प्रवाशी बोटीतून वाहत वाहत जपानच्या किनाऱ्याला लागला. त्यानें आपल्या जवळची कापसाची सरकी जपानी लोकांस नजर केली ! एप्रिल इ. स. ८०० मध्ये एक हिंदु जपानच्या किनाऱ्याला लागला व त्याचेजवळ असलेली सरकी, अवाजी, सानुकी, ज्यो व तोसा या प्रांतांत पेरली गेली अशी माहिती जपानी डॉ. ताका-कसू यानें आपल्या “व्हॉट जपानओज् दू इंडिया ?” या पुस्तकांत नमूद केली आहे ! इ. स. शतक दहा व अकरामध्ये दक्षिणेंतील चोल राजांनीं आपल्या राज्याचा विस्तार वाढवून सबंध कारोमांडल किनारा व सिंहलद्वीप आपल्या वर्चस्वाखालीं आणलें व सागरव्यापारहि वाढविला. यापैकीं एकांनें इ. स. १०२५ मध्ये ओरिसा, बहार, बंगाल, गुजराथ हे भाग आपल्या अमलाखालीं आणले होते व गंगाकिनारा जिंकल्याबद्दल त्यानें, “गंगा इ कोंडा चोल” ही पदवी धारण केली होती. यानेंच सीलोन, लकदीव, मालदीव बेटें जिंकून घेतलीं होती व नंतर निकोबार व अंदमान हीं गंगासागरांतील बेटें जिंकलीं. या चोल राजांनीं चीनला आपले व्यापारी मिशन व वकीलहि पाठविले होते. चोल राजांपैकी राजराजा यानें आपलें आरमार जय्यत तयार केलें होतें व त्याचा पुत्र राजेन्द्र चोलदेव यानें पेगू व इंडो-चिनी द्वीपकल्पांत आरमारी स्वारी केली होती असें व्हिन्सेन्ट स्मिथ म्हणतो (पृ. ३४६).

याप्रमाणें आपण थोडक्यांत ख्रिस्तपूर्व ६०० ते ख्रिस्तोत्तर अकराव्या शतकापर्यंतचे हिंदु लोकांच्या सागरवर्चस्वाचें व सागरावरील व्यापाराचें उदेंतें आलेंडन केलें त्यावरून काय निष्कर्ष निघतो तो थोडक्यांत पाहूं या.

पुराणवस्तुसंशोधनांत सांपडलेल्या वस्तु म्ह. शिल्प, नाणीं, चित्रकला व साहित्य या सर्वांच्या परिशीलनानें ऋग्वेदकालापासून तों तहत ख्रिस्तपूर्व ६०० वर्षेपर्यंत हिंदुस्थानचा व इतर जगताचा संबंध कसा होता, व बॅक्ट्रिया, खाल्डिया, इराण, इजिप्त (मिसरदेश) इत्यादि राष्ट्रांशीं हिंदुराष्ट्रांचा घनिष्ठ व्यापारी व राजकीय संबंध असून हिंदूंचा सागरव्यापार व तद्रक्षणार्थे आरमार यांची प्रगति कशी होती हें पाहिल्यावर सम्राट् चंद्रगुप्ताच्या वेळीं प्रारंभिल्लें सागरकार्य व त्याचा अशोकाच्या काळांत झालेला व्याप व प्रसार, त्याचप्रमाणें साम्राज्यांच्या घडामोडी, आपसांतील युद्धे व महायुद्धे व देशांतील अशान्तता इत्यादिकांमुळें यत्किंचित् हि खंड न पडतां संबंध हिंदुस्थानचा सागरव्यापार सुरक्षितपणें चालत राहून त्याचें सागरवर्चस्व सारखें वाढतच राहिलें. त्याचें पुढारीपण जरी कालानुसार वेगवेगळाल्या घराण्यांकडे गेलें तरी संबंध हिंदुस्थानचा असा सागरव्यापार परदेशांशीं पश्चिमेस ईजिप्तपासून तों थेट अरबस्तान, इराण, सीलोन, जावा व चीनपर्यंत चालू होता हें अनेक ऐतिहासिक पुराव्यांवरून निस्संशयपणें सिद्ध झालें असल्याचें वाचकांच्या मनावर बिंबलेंच असेल. इ. स. च्या प्रारंभीं हिंदुस्थानचें साम्राज्यपद उत्तरेस कुशान घराणें व दक्षिणेस आंध्र घराणें यांकडे आलें व दक्षिणेत्तर साम्राज्याची विभागसीमा विंध्यपर्वताची रांग ठरल्यासारखी झाली होती तरी या दोन्ही साम्राज्यांचा रोमशीं अव्याहत व्यापार चालू होता हें हि रोमन लेखकांच्या लिखाणावरून स्पष्ट होतें. उत्तरेकडून व दक्षिणेकडून कौणता माल परदेशांत विक्री करतां जात असे त्याचाहि निर्देश या लिखाणांतून आढळतो. हिंदुस्थानमधील लोकांस पुरेसें कापडचोपड व इतर जिनसा ठेवून बाकीचा माल विक्रीकरतां परदेशांत पाठवीत असत. यावरून “ प्रथम घरची गरज भागवा व नंतर व्यापार करा ” ही शिस्त हिंदुस्थानांत पाळली जात असे हें उघड होतें व हीच प्रथा आजहि कित्येक प्रजाहिततत्पर संस्थानिकांच्या कारभारांत कमज्यास्त प्रमाणानें पाळली जात असल्याचें दिसतें. हिंदुस्थानांतून मलमली, किनखाप, रेशमी कापड बाहेर पाठवीत पण बररोज लागणारें धान्य निर्यात करीत नसत हें लक्षांत घेण्यासारखें आहे. यावरून हिंदुराजे प्रथम आपल्या प्रजेचा उदरनिर्वाह व मनःसंतोष याकडे लक्ष देऊन नंतर अधिक असलेल्या वस्तुच परदेशीं पाठवीत व या रीतीनें देशाच्या उद्योगधंद्यांत, कलांत व समृद्धींत भर घालीत असत हें उघड दिसतें. हिंदुस्थानमधील व्यापारी व राजे यांनीं परदेशांशीं व्यापार केला व राजकारण केलें तें

प्रजाजनांस उपाशापोटीं ठेवून केलें नाहीं. कोणत्याहि देशाचें राष्ट्रीय सरकार असेंच करतें. हिंदुस्थाननें प्राचीन काळीं केलेल्या रसायनशास्त्रसंशोधनानें व्यवहारांत मोठीच क्रान्ति घडवून आणली होती व या ज्ञानसंपत्तीच्या भरंवशावरच हिंदुस्थान नानाप्रकारचे जिन्नस तयार करूं शके. रसायन व पदार्थविज्ञान या दोन्ही शाखांत इतर शास्त्रांबरोबरच हिंदु लोकांनीं फार पुरातन काळीं प्रगति केली होती. या शास्त्रज्ञानाचा त्यांस शिल्पकारागिरींत व इतर हस्तकौशल्याचे पदार्थ निर्माण करण्यांत विपुल फायदा मिळे. हे जिन्नस परदेशी व्यापारांत फार मौल्यवान असत. यांपैकीं हिंदु लोकांनीं एकप्रकारची पूड तयार केलेली असे तिचा उपयोग दोन जड पदार्थ सांधण्याच्या कामीं होई. यास लुकण किंवा उकवण (हल्लींचें सीमेंट) म्हणत. तें इतकें घट्ट असे कीं वज्रप्रहारानेंहि तें तुटेना व म्हणून त्यास बृहत्संहितेंत “ वज्रलेप ” असें वराहमिहिरानें नांव दिलें आहे. तें अतिशय घट्ट असल्यामुळे त्याचा उपयोग मोठालीं मंदिरे, जयस्तम्भ किंवा स्तूप बांधण्यांत व किल्ल्याचे दगड बसविण्याच्या कामीं होत असे व आजहि शेंकडों वर्षांनंतर पुराण-वस्तुसंशोधनांत सांपडलेले शिल्पाचे अवशेष जसेचे तसे टिकून राहिलेले दिसत आहेत ! यावरून हें लुकण केवढें उपयुक्त असेल व परदेशांत त्याची केवढी मागणी असावी व त्याला किती मूल्य येत असावें हें स्पष्ट होतें. याशिवाय यांत्रिककला, रंग, सुगंधी तैलपदार्थ, सुवासिक पदार्थ व उत्कृष्ट सुगंधी उत्तरे या देशांत तयार होत. या जिनसांस फार किंमत येत असे. कपड्यांना पक्के रंग देण्यासाठीं अनेक रंगीबेरंगी पदार्थ तयार होत असत त्यांत मंजिष्ट हा पदार्थ सुप्रसिद्ध आहे. याच-प्रमाणें निळी पदार्थ झाडापासून तयार करीत व विशिष्ट मिश्रण तयार करून त्याचें पाणी तलवारीस देत. त्यावर उत्तम शस्त्रें तयार करण्याचा धंदा चाले. याच पाण्याच्या तलवारी डेमोक्रेसिस राजा वापरीत असे हें लक्षांत ठेवण्यासारखें आहे. याप्रकारें पश्चिमेकडील देशांशीं होणाऱ्या सागरव्यापारांत हिंदूंचें वर्चस्व फार असे. ते व्यापार करून परदेशांतून अमूप संपत्ति घेऊन येत. हिंदुस्थानांतील माणूस कधींच उपाशीं राहत नसे. याचप्रमाणें पूर्वसमुद्रांतहि हिंदूंच्या सागरावरील मोहिमा चालू राहून सतत पूर्वेकडील देशांशीं व्यापारी रहदारी चालू असे. गंगासागर ते सीलोन, कलिंग व सुवर्णभूमि, व गंगासागर व हिंदी महासागर यांवर हिंदूंनीं आपली पूर्ण सत्ता ठेविली होती. तीत अशोकाच्या वेळेपासून विशेष भर पडून गुप्त व हर्षवर्धन काळांत तर ही भरभराट फारच मोठ्या प्रमाणांत झाली. याच काळांत

मलाया, कंबोडिया, जावा व सुमात्रा, त्याचप्रमाणे अंदमान, निकोबर, लखदीव मालदीव बेटांत, सयाम व ब्रह्मदेशांत हिंदूंनी हजारां वसाहती स्थापन केल्या. त्यांचा व कलिंग, चौल, सौराष्ट्र वगैरे हिंदूंचा चीनशी व्यापार होऊन त्यांचा जपानशीहि निकट संबंध आला होता हें सिद्ध होतें. या सर्व चळवळी गुप्त, हर्ष-वर्धन व पुलकेशी (आंध्र), चालुक्य व चोल राजांच्या आंध्रभृत्यांच्या राजसत्तेखाली होऊन त्या इ. स. च्या अकराव्या शतकापर्यंत अव्याहत चालू होत्या.



भाग पांचवा

मोंगलपूर्वकालीन सागरावरील चळवळी



इ. स. च्या अकराव्या शतकांत गझनीचा सुलतान महमूद यानें सिंधवर स्वारी करून तो प्रांत जिंकला. त्याचें वर्चस्व प्रस्थापित होण्यापूर्वी इ. स. च्या दहाव्या शतकापर्यंत आज ज्यास अफगाण देश म्हणतात तेथपर्यंतचा सर्व भूप्रदेश हिंदु-स्थानच्या सीमेंत मोडत असे. ज्यास आज वायव्य सरहद्दप्रांत अशी संज्ञा आहे तेथेंहि हिंदु राजेच राज्य करीत. महमूद गिझनीनें सोरटी सोमनाथाचें मंदिर उध्वस्त करून तेथील लूट नेली तेव्हां त्याच्या प्रवासांत सिंध प्रांतांमधील जाठ लोकांनीं त्यांस उपद्रव देऊन सळो कीं पळो करून सोडलें. त्याचें वर्णन इलियट असें करतो:— “He had a large force towards Multan and when he arrived there, he ordered 1400 boats to be built each of which was armed with three firm iron spikes projecting one from the prow, and two from sides, so that everything which came in contact with them would infallibly be destroyed. In each boat were 20 archers with bows and arrows, grenades and naptha and in this way he proceeded to attack the Jaths, who, having intelligence of the armaments sent their families into the islands and prepared themselves for the conflict. They launched according to some 4000 boats and according to others 8000 boats, manned and armed to engage the Mahomadons. Both fleets met and a desperate conflict ensued. Every boat of the Jats that approached the Moslem Fleet, when it received the shock of the projecting spike was broken and overturned. Thus most of the Jats were drowned, and those who were not destroyed were put to the sword.” [Indian Shipping, Mukerji, p. 187] “महमूद गझनीनें मुल्तान-पर्यंत मोठें सैन्य आणून तेथें १४०० गलबतें तयार करवून प्रत्येक गलबताच्या

पुढील बाजूस एक नाळीजवळ व दोन बाजूंना दोन असे लांब अणकुचीदार पके शूळ बसविले व त्यामुळे या जहाजांच्या समोर येणाऱ्या साऱ्या शूळविरहित जहाजास धक्का लागतांच ते शत्रूचें जहाज नेमकें फुटून बुडावें अशी योजना केली होती. प्रत्येक नावेंत वीस तिरंदाज असून त्यांचेजवळ तिरकमटा, हिंणबेट, व ज्वालाप्राही तेल असून या तयारीनें जाटावरील स्वारीस हें आरमार निघालें. जाट लोकांस या हल्ल्याची गुणगूण असल्यानें त्यांनींहि आपली जम्यत तयारी चालविली व आपलीं बायामुलें त्यांनीं बेटांवर पाठवून देऊन जवळजवळ कित्येकांच्या अंदाजाप्रमाणें ८००० जहाजांचें आरमार, कित्येकांच्या मते ४००० जहाजांचे आरमार घेऊन जम्यत तयारीनें मुसलमानांच्या आक्रमणास तोंड देण्याची तयारी केली. पण जाटांचें प्रत्येक गलबत मुसलमानी जहाजांच्या जवळ येतांच या शूळाचा भयंकर धक्का बसून ते फुटून पाहतां पाहतां रसातळ गाढे ! या रीतीनें हजारों जहाजे व त्याजवरील जाट यांचा अंत झाला व सुदैवानें जे जगण्याचा प्रयत्न करूं लागले ते धारातीर्थी पतन पावले ! महमुद गझनीच्या पूर्वीच अरबांनीं सिंध प्रांत जिंकून घेतला होता.

इ. स. अकरा ते चौदावें शतक हा काळ हिंदुस्थानांतला फार धामधुमीचा असा गेला व हिंदुस्थानवर उत्तरेपासून दक्षिणेपर्यंत मुसलमानवंशीयांचें आक्रमण झालें. त्याचा वृत्तान्त संक्षेपतः दृष्टीसमोर आणणें अवश्य आहे.

हर्षवर्धनानंतर त्याच्या साम्राज्याचे वेगवेगळे तुकडे पडून उत्तर हिंदुस्थानांतील वेगवेगळाल्या देशांत वेगवेगळाले राजे राज्य करूं लागले. त्यांच्यामध्ये एकजूट किंवा संघशक्ति नसल्यामुळे ते पराक्रमाच्या बाबतींत सर्वच हीणकस झाले. यापूर्वीचे राजे तेजस्वी असल्यामुळे इ. स. च्या पूर्वी या देशांत ग्रीक, हूण, टिबेटी, चिनी वगैरे लोक स्वाऱ्या करून निघून गेले पण त्यांना या देशावर आधिपत्य स्थापन करतां आलें नाहीं. मलबार किनारा व सीलोन या भागांत व्यापाराच्या निमित्तानें ग्रीक, ज्यू, अरब व पारशी लोक वसाहती करून राहूं लागले होते व सागरावरील व्यापार सतत चालू असल्यानें त्यांची लूटमार करून फावल्यास आपला फायदा करून घ्यावा या इराद्यानें गुजराथ, सिंध या देशांच्या समुद्रकिनाऱ्यावरील गांवांत कांहीं चांचे लोक हा धंदा करूं लागले होते. या चांचे लोकांत सौराष्ट्री, जाट व मेड लोकांचा विशेष भरणा होता. यांपैकीं मेड लोकांच्या कांहीं टोळ्यांनीं डेबलवरून चाल करून सीलोनच्या मुसलमानी राजानें कालिफ व हाजज यांची मर्जी संपादन करण्यासाठीं बोटीतून बराच मोठा माल व मुसलमानांचीं बेवारस मुलें, शिद्दी दास व यात्रेकरू

लोक पाठविले होते त्यास लुटून उपद्रव केला होता. याचा वचपा काढण्यासाठी अरब लोकांनी सिंध प्रांतावर स्वारी करून तो देश आठव्या शतकांत आपल्या सत्तेखाली आणला होता. पण त्यांची शक्ति आपसांतील भांडणांनी क्षीण झालेली असल्याने त्यांचा हिंदुस्थानातील बाकीच्या राष्ट्रांस मुळीच उपसर्ग पोहोचला नव्हता. सबत्तगीनची हिंदुस्थानावर स्वारी होण्यापूर्वी म्ह. इ. स. च्या दहाव्या शतकापर्यंत ज्यास आज अफगाणिस्तान म्हणतात तो प्रांत हिंदुस्थानातील हिंदु राजांच्या अमलाखाली होता आणि काबुलामध्ये ब्राह्मण राजे व कंदाहारमध्ये क्षत्रिय राजे राज्य करीत होते. या ब्राह्मण राजांचा वंशज जयपाळ हा पंजाबचा राजा होता. दहाव्या शतकापासून मात्र वायव्य सरहद्दीवरून इराणपर्यंत पसरलेले तुर्क लोकांचे वंशजांनी या देशावर स्वाऱ्या करण्यास प्रारंभ केला. त्यांपैकी वेगळाल्या घराण्यांनी हिंदुस्थानातील बराचसा भाग आपल्या अमलाखाली आणला. मोंगलापूर्वीची घराणीं म्हणजे घोरी, गुलाम, खिलजी, तघलख, सय्यद व लोदी हीं अनुक्रमे होत. यांनी मोंगलांच्या आगमनापूर्वी आपला ताबा उत्तर हिंदुस्थानावर केला होता. यावेळीं अनेक रजपूत घराणीं व इतर देशी राजे आपापल्या भागांत राज्य करीत तरी बहुतेकांनी या मुसलमान राजांचे मांडलिकत्व मान्य केले होते. या मुसलमानी राजांच्या कारकीर्दीत हिंदु लोकांचा सागरावरील व्यापार व आरमार कसा होता याचे थोडेंसे अवलोकन करणें इष्ट आहे.

सिंधचा जेता महंमद इब्न कासम यास सिंधमधील नद्या ओलांडण्यासाठी जहाजांचे पूल बांधावे लागत होते व त्याने आपल्याबरोबर आणलेल्या तोफा फार जड होत्या. त्या चालविण्यासाठी त्यास ५०० माणसे लागत असत. यानंतर बगदादच्या कलिफाच्या आमदानीत अरबांचा सागरव्यापार फार भरभराटीस आला व त्यांनी ईजिप्त जिंकून अलेक्झेंड्रियाहून ग्रीक-रोमनादि पाश्चात्य व्यापाऱ्यांची हकालपट्टी केली व इराणच्या आखाताच्या तोंडाशी बसरा येथे मोठी वखार व बंदर बांधून पूर्वेच्या व्यापाराचे अरबस्तानांत एक मोठे केन्द्र इ. स. ६३५ मध्ये उघडले. सुलेमान नांवाचा बसऱ्याचा एक व्यापारी इ. स. ८५१ मध्ये हिंदुस्थानांत आला होता. त्याने गुजरात व मलबारचा किनारा धुणाऱ्या लाठ समुद्राचे वर्णन केले असून सीलोनचाहि परामर्ष घेतला आहे. नवव्या व दहाव्या शतकांत हिंदुस्थानचा व्यापार गुजरात व मलबार किनाऱ्यावरून जोराचा चालत असे. वसफ नांवाच्या ग्रंथकाराने इ. स. १३२८ मध्ये हिंदुस्थानच्या किनाऱ्यावरून दिसणाऱ्या व व्यापा-

सार्थ जलपर्यटन करणाऱ्या मोठाल्या जहाजांचीं मोठालीं शिडें व मोठाले आकार असत असें वर्णन केले आहे. मालव्यांतील साखर, सुगंधी उटणी व इतर वस्तु, मल-बाराहून हिरेमाणकादि रत्ने, नीलखडे, वैडुर्यमणी, मोती, सुगंधी द्रव्ये, मसाले वगैरे पदार्थ इराक, खुरासान, सीरिया, रूम व युरोपांत जात असत. बाराव्या शतकांत डुबल येथें (सिंध) मोठें बंदर असून येथें चीन वगैरे इतर देशांतील जहाजे विश्रान्तिस्तव व पाणीपुरवठ्याकरितां थांबत असत असें अल इद्रिसी या मुसलमान प्रवाशास दिसले.

तेराव्या शतकांत बंगालचा सुभेदार तुघरिलखान याचे विरुद्ध घियासुद्दीन बल्बननें (इ. स. १२६६-६८) मोठी आरमारी स्वारी केल्याचा उल्लेख आहे. या बंगालच्या सुभेदारानें दिल्लीच्या बादशहाची मालकी झुगारून देऊन आपल्या स्वातंत्र्याची द्वाही फिरविली. यास शासन करून त्या प्रांतावर आपलें स्वामित्व प्रस्थापित करण्याकरितां त्यानें ही मोहीम केली होती. याकरतां सुलतान घियासुद्दीनानें गंगा व यमुना नदीवर हजारां जहाजे तयार ठेवून त्यानें त्यांमधून आपलें सैन्य नेले. तो प्रथम औधमध्ये गेला. तेथें दोन लक्ष सैन्याची जमवाजमव करून तो शरयुनदी ओलांडून बंगाल प्रांतांत शिरला. तुघरिलखान तेथून पळाला ! त्याचा सुलतानानें पाठलाग चालविला. येथून तेथें लपत छपत सैन्यासह पलायन करीत असतां तुघरिलखान मारला गेला. त्याच्या सैन्याची वाताहत होऊन पुरा बीमोड झाला. सुलतानाचा अमल सुरू झाला.

याच शतकांत दमास्कसचा अबुलफिदा व व्हेनिशियन मार्को पोलो हे दोन प्रवासी हिंदुस्थानांत आले होते. पैकीं अबुलफिदा (इ. स. १२७३ ते १३३१) कारोमांडलचे मलमली कापड व मलबारच्या मिऱ्यांचें वर्णन करतो, तर मार्को पोलो (इ. स. १२९२) ला गुजरातच्या किनाऱ्यावरील चांचेगिरी व मलबारच्या किनाऱ्यावरील मोत्यांचा धंदा हीं दिसलीं. मार्को पोलोनें हिंदुस्थानच्या सागरावरील व्यापाराचें वर्णन मोठें रसभरित केले तें संक्षेपानें पाहूं या. तिनिवेल्लीच्या कायलबंदराचें वर्णन त्याच्याच शब्दांत पहा. “ All the ships touch that come-from the West...laden with horses or other things for sale. ” कायलच्या बंदरांत येणारीं जहाजे बहुधा पाश्चात्य असतात. व ते लोक घोडे व इतर जिन्नस विक्रीसाठीं आणतात. याशिवाय किलन ठाणें, खंबायत व एडन या बंदरांचीहि माहिती तो देतो. त्यांत ठाणें व खंबायतहून चाम-

व्यांचा व्यापार फार मोठ्या प्रमाणांत चाले असें तो म्हणतो, व कारोमांडल ते झांझीवार या दरम्यान हिंदूंचीं जहाजें प्रवास करीत असेंहि तो लिहितो. परंतु व्यापाराखेरीज तो हिंदु लोकांचें आरमार व नौका यांचें वर्णन फार बहारीचें करतो. " We shall commence a description of the ships employed by the merchants which are built of a Fir timber. They have a single deck, and below this the space is divided into about 60 small cabins, fewer or more according to the size of the Vessels, each of them affording accommodation for one merchant. They are provided with a good helm. They have four masts with as many sails, and some of them have two masts which can be set up and lowered again as may be found necessary. " " देवदार लांकडापासून तयार केलेल्या व्यापारी जहाजांचें प्रथमतः वर्णन करूं या. या जहाजांना वरच्या बाजूस एक मजला असून तळमजल्यांत ६० खोल्या असतात. प्रत्येकींत एकेक व्यापारी राहूं शकतो. या खोल्या जहाजांच्या मानानें कमिअधिक असतात. त्यांना उत्तम सुकाणूं असतें. त्यांस चार डोलकाट्या व तितकींच शिडें उभारण्याची व्यवस्था असते व यांपैकीं कांहींना दोन डोलकाट्या अशा असतात कीं, त्यांवरील शिडें जरूरीप्रमाणें उभारून उतरतां येतात. " " Ships of the larger size require a crew of three hundred men, others two hundred and some one hundred and fifty only, according to their greater or lesser bulk. They carry from five to six thousand baskets (or Mat bags) of pepper. In former times they were of greater burthen than they are at present. " " मोठाल्या जहाजांस तीनशें खलाशी लागतात तर कांहींना दोनशें व कांहींना फक्त दीडशेंच खलाशी त्यांचें कमिअधिक वजन व आकार या मानानें लागतात. त्यांतून पांच ते सहा हजार मिऱ्यांचीं पोती नेतां येतील इतकी सोय असते. पूर्वीच्या काळीं याहून अधिक वजनी जिन्नस वाहून नेतां येणारीं मोठालीं जहाजें असत. "

" Those of the larger classes are accompanied by two or three larger barques, capable of containing about one thousand baskets of pepper and are manned with sixty, eighty or one hundred sailors. " " मोठाल्या जहाजांबरोबर दोन किंवा

तीन मोठीं गलबतें असतात व यांवरून एक हजार भरलेलीं पोतीं नेता येतात व यांवर साठ, ऐशीं किम्बहुना शंभर खलाशी काम करतात. ”

“The ships also carry with them as many as ten small boats for the purpose of carrying out the anchors, for fishing and a variety of other services. They are slung over the sides and lowered into water when there is occasion to use them.” “जहाजावर सुमारे दहा लहान नावा असतात व त्यांचा उपयोग गलबतास नांगर टाकणें, अथवा मासे पकडणें, किंवा इतर अनेक कामें करण्यासाठीं होतो. जहाजांच्या बाजूवर ह्या नावा लटकत ठेवलेल्या असून त्यांची जरूर पडेल त्यावेळीं त्या पाण्यांत सोडण्यांत येतात. ”

“When a ship, having been on a voyage for year or more stands in need of repairs, the practice is to give her course of sheathing over the original boarding forming a third course, which is caulked and paid in the same manner as the others.” “एकदोन वर्षे सफर करून आलेल्या जहाजांस डागडुगीची गरज पडल्यास पूर्वी तिला डकविलेल्या दोन तक्त्यांवरून तिसऱ्या तक्त्याचें आवरण घालण्यांत येतें व पूर्वीचे तक्ते ज्याप्रमाणें घट्ट बसविलेले असतात त्याचप्रमाणें हे तक्तेहि सांधलेले असतात. ” याप्रमाणें मार्को पोलोनं केलेल्या हिंदु जहाजांच्या संपूर्ण वर्णनांतील कांहीं भागांचे उतारे वर दिले आहेत त्यावरून तेराव्या शतकांतहि हिंदु जहाजे व सागरव्यापार याविषयीं खात्रीलायक पुरावा मिळतो.

वरील सर्व विवेचनांवरून हें दिसून आलेंच असेल कीं अगदीं प्राचीन काळापासून ते गेल्या चारपांचेंशें वर्षांपावेतो हिंदु लोक आपल्या देशांत गोद्या बांधीत व या गोद्यांत होड्या व लहान मोठीं गलबतें, जहाजे वगैरे तयार करीत असत. हीं जहाजे वेगवेगळ्या आकाराचीं असून त्यावर एक मजला असे. तळमजल्यावर जहाजाच्या मानानें जितके प्रवासी व सामान नेता येई तितकें नेण्याची सोय असे. आधुनिक वाफेचीं यंत्रें चालू असतांना स्टीमरवर जशा सोयी केलेल्या असतात तशा प्रकारच्या पुष्कळशा सोयी प्राचीन व अर्वाचीन काळीहि हिंदुस्थानच्या राष्ट्रीय नौकांवर असत. त्यांना वल्ही असत व वेग वाढविण्यासाठीं पंतिंग्यांचा (sweeps) उपयोग करण्यांत येई. नौकेच्या विस्ताराच्या मानानें एक, दोन, तीन, किम्बहुना

चारहि डोलकाठ्या असत व त्यांस तितकींच शिडें असत. नौकेची सजावट उत्तम करण्यांत येई व त्यांची बांधणीहि भक्कम असे, इतकेंच नव्हे तर सामान भरण्यासाठीं केलेल्या घमताड किंवा तळमजल्या वरील कोठारास तेरा कप्पे असून त्यांची रचना अशी असे कीं एखाद्या खडकावर जहाज आपटूं लागल्यास किंवा समुद्रांतील प्रचण्ड जलचराचा तडाखा बसून एखादा विशिष्ट कप्पा जाया होऊन त्यांत पाणी शिरूं लागल्यास तेथील सामान काढून तो कप्पा बंक्केल्यानें नौकेला प्रवास सुरक्षितपणें करतां येई व नौकेत पाणी शिरत नसे. जहाजावर तीनशें ते सातशेंपर्यंत माणसें प्रवास करूं शकत व शिवाय सामानहि पांच हजार पोतीं भरून राहील इतकें वाढून नेतां येत असे. खलाशी ६० ते १०० किंवा १५० ते २०० पर्यंत असत, व ६० ते १०० प्रवासी सुखानें राहूं शकतील इतक्या खोल्या त्यांत असत. जहाजाला अपघात झाल्यास, जहाज बुडूं लागल्यास प्रवाशांच्या सुरक्षिततेसाठीं, तसेंच मासे धरणें व इतर अन्य जरूरीच्या कामासाठीं उपयोगी पडणाऱ्या दहा दहा लहान नावा या जहाजांवर आधुनिक पद्धतीप्रमाणेंच बांधलेल्या जय्यत तयार असत. याचप्रमाणें मलबार प्रांतांत मोत्यांचीं शिंपलीं व मोतीं घेण्यासाठीं व्यापारी संघ असून त्यांच्या मोठाल्या नावा असत व हे व्यापारी शेकडों पाणबुडे बरोबर घेऊन समुद्रांतून मोतीं मिळवीत असत. हा मोत्यांचा मूल्यवान माल जमविण्यासाठीं समुद्रावर आपलीं जहाजे घेऊन जीव धोक्यांत घालणारे निधळ्या छातीचे साहसी हिंदु लोक प्राचीन काळापासून या देशांत होते याची साक्ष मार्को पोलोच्या लिखाणावरून सहज पटते. फ्रायर ओजेरिकनें हिंदी महासागरावरील प्रवासाचें वर्णन इ. स. १३२१ चे सुमारास केलें त्यांत त्याला हिंदूंच्या जहाजांत ७०० माणसें बसून चाललीं असें दिसल्याचें तो लिहितो व यावरून गुजरातेंतील रजपूत लोक उत्तम दर्यावर्दी होते व मोठालीं जहाजे बिनधोकपणें व बेडरपणानें चालविण्याचें साहस, कौशल व धैर्य त्यांच्यांत भरपूर होतें हें स्पष्ट होतें. इब्न बट्टश नांवाच्या अरबी प्रवाशानें इ. स. १३२५ ते १३४९ या चौदापंधरा वर्षांचे सागरप्रवासाचें वर्णन लिहिलें आहे. महमद तघलख या दिल्लीच्या बादशहानें त्यास चीनला आपला वकील म्हणून पाठविलें असतां तो खंबायतेवरून जहाजांतून सागरप्रवासास निघाला व कालिकत, सीलोन व बंगाल या मार्गानें वाटेंत त्यास अनेक कठिण प्रसंग पडले व त्यांतून तो सुमात्राला पोहोंचला. तेथून त्यानें चीनला मोठ्या जहाजांतून प्रयाण केलें. मलबार किनाऱ्यावरील लोकांच्या चांचे-

गिरीचे मार्को पोलोनं केलेल्या वर्णनास तो दुजोरा देतो, पण आपल्या बंदरांत शिरून कर न देणाऱ्या जहाजांसच फक्त मलबारी लोक लुटत असं हा प्रवासी नमूद करतो हें लक्षांत ठेवण्यासारखें आहे. फिरोजशहा तघलख या दिल्लीच्या सुलतानानें इ. स. १३५९ मध्ये बंगालवर स्वारी करून तो प्रांत आपल्या ताब्यांत आणण्याचा प्रयत्न केला होता त्यावेळीं त्यानें आपलें एक लक्ष सैन्य नदीपार होण्यासाठीं हजारों नावांमधून उतरविलें होतें असं इलियटच्या ग्रंथावरून दिसतें. यानंतर त्यानें सिंध प्रांतावर स्वारी करून तो प्रांत आपल्या ताब्याखालीं आणला. यासाठीं इ. स. १३७२ मध्ये ९०,००० घोडदळ व ४८० हत्ती नेण्यासाठीं त्यास ५००० जहाजे लागलीं ! हीं जहाजे सिंधु नदीतून ठाडा येथें उतरलीं व तेथील रजपूत राजास जिंकून त्यास दिल्लीस आणून त्यानें इतमामाने ठेवले. यानंतर तैमुरलंगानें हिंदुस्थानावर केलेल्या स्वारींत इ. स. १३९७ मध्ये दोन दिवसांत सिंधुनद पार होण्यासाठीं नावांचा प्रचण्ड पूल बांधला व त्यांतून आपलें सैन्य नदीपार उतरून त्यानें सुलतानवर स्वारी केली व तें शहर जिंकलें. यानंतर तो हरिद्वारावर चाल करून गेला. यावेळीं त्यास गंगानदीवर हिंदु लोकांच्या नाविक टोळ्यांशीं झगडावें लागलें. यावेळीं ४८ नावा त्याच्या हातीं लागल्या. पंधराव्या शतकांत दक्षिण हिंदुस्थानांतील कालिकत बंदर हें व्यापारी केन्द्र म्हणून प्रसिद्ध होतें याबद्दल अबदुर रझाक नांवाच्या मुसलमान गृहस्थानें इ. स. १४४२ मध्ये केलेलें वर्णन वाचनीय आहे. तो म्हणतो कीं “कालिकत ते मक्का यांच्या दरम्यान जहाजांची रीघ सारखी चालू असून त्यांतून बहुशः मिरां परदेशीं पाठविलीं जातात. कालिकतचे नावाडी साहसी असल्यानें त्यांच्या जहाजांस चांचे लोकांचा उपद्रव होत नाही. या बंदरांत सर्व प्रकारचा माल मिळतो.” याशिवाय पंधराव्या शतकांत निकोलो कॉन्टी यानें हिंदूंचा सागरव्यापार व आरमार यांचें पुढीलप्रमाणें वर्णन केलें आहे. तो म्हणतो, आपल्या देशांतील जहाजांपेक्षां मोठीं जहाजे हिंदु लोक बांधतात व यांत २००० मोठे पिंपे राहूं शकतात व यांस पांच डोलकाठ्या व पांच शिडें असतात. खालच्या मजल्यावर तीन तीन फळ्या एकावर एक लावलेल्या असल्यानें तुफानांत जहाजांना धक्का लागण्याचा संभव नसतो. शिवाय या जहाजांची बांधणी अशी केलेली असते कीं एखाद्या भागास छिद्र पडून जहाजास गळती लागली तरी तों बिनधोक प्रवास करूं शकतें.” पंधराव्या शतकांत व सोळाव्या शतकाच्या पूर्वार्धांत पश्चिमेकडील सागरव्यापार व आरमार हिंदु लोकांच्या हातीं

असे व पश्चिम किनाऱ्यावर हिंदुस्थानचें पूर्ण स्वामित्व होतें: हिंदुस्थानावरील स्वामित्वाचा झगडा जरी गुलाम, खिलजी, तघलख, सम्यद, लोदी घराणीं व रजपूत राजे यांच्यांत व इतर हिंदु राज्यांत सुरू असून सर्वत्र खळबळ सुरू होती तरी जागजागचे सुलतान व राजे लोक आपापल्या विभागावरील सागरवर्चस्व कायम टिकवून हिंदी महासागर व सिंधुसागर यांवरील आपलें स्वामित्व पूर्णपणें ठेवून होते. याच वेळीं इ. स. १५०८ नंतर पोर्तुगीजांची या देशावर आक्रमक चळवळ सुरू झाली व संबंध हिंदुस्थानची किंवा दक्षिण व उत्तर हिंदुस्थानची अशी एकच एक मध्यवर्ती खंबीर सत्ता नसल्यानें पाश्चिमात्य देशांतील लोकांना प्रवेश करावयास संधि मिळून ते आपलें वर्चस्व जागजागीं प्रस्थापित करूं लागले. दक्षिणेंतील बहामनी राजांनीं गुजराथच्या सुलतानानें बळकावलेलीं मुंबई व साष्टी बंदरे परत जिंकून घेण्यासाठीं १७ जहाजांचें एक लहानसें आरमार पाठविलें होतें. याचप्रमाणें विशाळगडच्या राजानें आपल्या समुद्रकिनाऱ्यावर मोठें आरमार तयार ठेवलें होतें, व ३०० गलबतांच्या सहाय्यानें तो मुसलमानी व्यापाऱ्यावर जरब ठेवीत असे. गुजरातच्या सुलतान महमुदानें इ. स. १४५९ ते १५२१ तील आपल्या कारकीर्दीत मोठें आरमार तयार करून चांचे लोकांस जरब घालून सागरव्यापार वाढविला होता. आफ्रिकेमध्ये इ. स. १४९८ मध्ये पोर्तुगीज गव्हर्नर वास्को डी गामा यास हिंदुस्थानांतील वेगळाल्या भागांतील नाविक दिसले व हे लोक आपल्या नावा चालवितांना आकाशांतील ताऱ्यांचा उपयोग करीत व त्यांचेजवळ हिंदी होकार्यत्रे असत. इ. स. १५१० मध्ये अलबुकर्क या पोर्तुगीजास मलाक्का व जावा बेटांत हिंदु लोकांची मोठी वस्ती असून तेथें परमेश्वर या नांवाचा हिंदु राजा राज्य करीत होता असें दिसलें. इ. स. १५२१ मध्ये गुजरातच्या सुलतानाच्या दर्यासारंगानें चौलच्या खाडींत पोर्तुगीजांचा पराभव करून त्यांचें एक जहाजहि बुडविलें होतें. इ. स. १५२८ मध्ये बद्रूम येथें झालेल्या सागरयुद्धांत पोर्तुगीजांकडे यशाचें माप झुकलें व सुलतानच्या ८० गलबतांपैकीं ७३ गलबते पोर्तुगीजांस मिळालीं. इ. स. १५४६ मध्ये कॅबेचा दर्यासारंग कोजे जोफर व पोर्तुगीज यांमध्ये दिव जवळ युद्ध झालें त्यांत पोर्तुगीजांकडे ९० बोटी होत्या असा उल्लेख आढळतो. सामुरायीच्या हाताखालील प्रबळ चांच्यांच्या आरमारानें इ. स. १५८४ मध्ये पोर्तुगीजांच्या आरमाराचा नाश करून यश संपादन केलें. या सर्व धामधुमीच्या काळांत हिंदुस्थानच्या पश्चिम समुद्रकिनाऱ्यावरील समुद्रव्यापाराची मुख्य जागा चौल व

दामोळ हीं बंदरें होतीं. यांखेरीज वसई हें बंदरहि समुद्रव्यापारासाठीं चालू होतें. तुर्क लोकांना आरमारी जहाजें बांधण्यासाठीं लागणारें सागवान, देवदार वगैरे लांकूड मक्केला वसईहून पाठविलें जाई. याचप्रमाणें गोंवा प्रांताला लागणारें इमारती व जहाजी लांकूड वसईहून पाठविलें जात असे. याचप्रमाणें अगाशी हें बंदरहि लांकडी व्यापाराबद्दल प्रसिद्ध असून त्यांतील गोदींत मोठमोठालीं जहाजें तयार करीत असत. यासंबंधाची माहिती, बाँबे गॅझीटीअर भाग पहिला यांत दिली आहे ती अशी:—

“As showing the equality on which these places stood with Portugal in the art of ship-building it must be mentioned that in 1540 an expedition went from Bassein against Agashee with the sole object of getting possession of a great ship which was just built there and was there ready for launching. The ship was taken and afterwards made several voyages to Portugal. One of the Surat ships stopped by Sir H. Middleton on its voyage to the Red Sea in 1612 was 153 ft. long, 42 beam 31 deep and said to be 1500 tons burden.” (De Coutto IV 99 orms Fraguén.

अर्थ:— वसई व अगाशी हीं दोन्ही बंदरें जहाज बांधणीच्या कामीं पोर्तुगालच्या मानानें एकाच दर्जाचीं होतीं. इ. स. १५४० मध्ये अगाशींत बांधून तयार झालेल्या एका जहाजाचा ताबा घेण्याच्याच इराद्यानें केवळ एक आरमारी मोहीम वसईहून पाठविण्यांत आली. जहाजाचा ताबा घेतल्यावर त्याच्या पोर्तुगाल व हिंदुस्थान यांच्या दरम्यान अनेक सफरी झाल्या. सर एच्. मिडलटन् यानें ताम्र-समुद्राच्या सफरीसाठीं निघालेल्या एका हिंदुस्थानी जहाजास इ. स. १६१२ मध्ये थांबविलें होतें. त्याची लांबी १५३ फूट, रुंदी ४२ फूट व उंची ३१ फुट होती व वजनी सुमारे १५०० टन होतें.

याच सुमारास कॅन्टर सारिस यानें दामोळचें एक हिंदी जहाज ताम्रसमुद्रांत थोपवून धरलें होतें. त्याची उंची ३१ फूट व रुंदी ४२ फूट आणि लांबी १५३ फूट व वजनी १२०० टन होतें. त्याची डोलकाठी (Main Mast) १०८ फूट होती व मुख्य डोलकाठी (Main Yard) १३२ फुट उंचीची होती. याच वेळेचीं इंग्लिश जहाजें ३०० ते ३५० टनी वजनीच असत असें डॉ. व्हिन्सेन्ट

म्हणतो. सोळाव्या शतकांत कालिकतलाहि जहाजें बांधण्याचा मोठा कारखाना असून तेथें एक प्रचण्ड गोदी होती व या बंदरावरून अवाढव्य व्यापार चालत असे. विस्तारभयास्तव अधिक उतारे देणें बरें नव्हें.

या सर्व माहितीवरून हिंदुस्थानावर अकराव्या शतकापासून मोंगलांच्या कारकीर्दीपर्यंत जरी राजकीय घडामोडी अनेक झाल्या व उत्तर हिंदुस्थान व दक्षिण हिंदुस्थान हे भूभाग यादवी व परकीयांचीं आक्रमक युद्धे यांचीं केन्द्रे बनलीं होती तरी सिंधुसागर ते बंगालचा उपसागर, व गंगासागर आणि हिंदी महासागर व पॅसिफिकमध्ये चीनजपान या भागाकडील समुद्रावर हिंदुस्थानचा पूर्णपणें ताबा असून पश्चिमेकडील समुद्रावर सोळाव्या शतकापर्यंत पोर्तुगीजांच्या उदयापर्यंत अबाधित सत्ता होती, व नंतर मोंगली साम्राज्य सुरू होऊन हिंदुस्थानांत जी राजकीय क्रान्ति होऊन रजपूत, व दक्षिणेंतील आर्य व द्रविड घराणीं मुसलमानी अमलाखालीं येण्यापूर्वी जी हिंदु राजसत्ता सर्वत्र नांदत होती तिचा नाश होऊन लहान लहान संस्थानें उदित झालीं. या कालांत मात्र हिंदूंच्या सागरवर्चस्वाच्या ओहोटीस प्रारंभ झाला. पंधराव्या शतकाच्या अखेरीस व सोळाव्या शतकाच्या प्रारंभी इ. स. १४९८ मध्ये आफ्रिकेला वळसा घालून स्वतंत्रपणें हिंदुस्थानला पोहोचण्याचा सागरमार्ग वास्को डिगामा या पोर्तुगीजानें शोधून काढल्यावर ईजिप्तचा अखेरचा मामेलुक सुलतान कनस-एल-चुरी यानें आपल्या देशाच्या व्यापारावर होणारा वाईट परिणाम लक्षांत घेऊन व हिंदुस्थानचा व्यापार दुसरीकडे खेचला जाईल या संभवावर दृष्टि ठेवून आपला दर्यासारंग हुसेन यास इ. स. १५०८ मध्ये पोर्तुगीजांच्या काफिल्यावर हल्ला करण्यास पाठविलें. यांत पोर्तुगीजांचें अतोनात नुकसान झालें. परंतु इ. स. १५०९ मध्ये पोर्तुगीजांनीं ईजिप्शियन आरमाराचा पूर्ण पाडाव केला व इ. स. १५१३ मध्ये दिव येथें आपली वखार उघडली; परंतु मुसलमानांच्या भावी आक्रमणाच्या भीतीनें दिवची वखार इ. स. १५३५ पर्यंत बेकामच राहिली. यानंतर हिंदुस्थानांत मोंगलांचें राज्य उदयास आलें व त्याच्या चढत्या उतरत्या कमानीप्रमाणें सागरवर्चस्वाचें पारडें प्रथम पोर्तुगीज, नंतर डच व अखेरीस इंग्लंडच्या व्यापाऱ्यांकडे झुकलें व यानंतर हिंदु नौकानयनाच्या शास्त्रास, कलेस व सागरवर्चस्वास ग्रहण लागण्यास प्रारंभ झाला. यानंतरचा सागरेतिहास “मोंगलकालीन आरमार” या पुढच्या भागांत पहावा.

भाग सहावा

मोंगलकालीन आरमार



उत्तर हिंदुस्थानावर मुसलमानांच्या एकामाणून एक स्वान्या झाल्या, परंतु सबंध उत्तर हिंदुस्थान असा दिल्लीच्या आधिपत्याखाली केव्हांच नमून बंगालचा सुलतान वेगळा, अहमदाबाद (गुजराथ)चा सुलतान वेगळा, औध प्रांताचा नबाब वेगळा, पंजाबचा सुभेदार निराळा, याप्रमाणे वेगवेगळालीं संस्थाने मुसलमानांच्या ताब्यांत असून त्यांचें परस्परांशीं सतत युद्धं चालूं असे. गझनीच्या राज्यांतील तैमूरचा वंशज बाबर हा मोंगलवंशांतला एक पराक्रमी पुरुष असून त्यानें १५२७ मध्ये दिल्लीत त्यावेळीं राज्य करणाऱ्या इब्राहीम लोदी नांवाच्या सुलतानावर एप्रिल महिन्यांत स्वारी केली, व विजय मिळवून दिल्लीवर आपला अमल सुरू केला. या प्रसंगीं बाबरला मेवाडच्या संग राण्याची मदत झाली व तीहि दिल्लीच्या मुसलमानांच्या सत्तेचा नाश करण्यासाठीं. पुढें बाबरचें ठाणें दिल्लीहून हालत नाहींसें पाहून रजपूत सरदारांस एकत्र बोलावून राणा संग यानें दिल्लीच्या प्रदेशांत आक्रमणास आरंभ केली. त्याचा व बाबरच्या सैन्याचा सामना शिक्री येथें मार्च १५२७ मध्ये होऊन राणा संग याचा पराभव झाला व तो पर्वतांत पळून गेला. अखेरीस चितोडला परत न जातां तो वाटेतच मृत्युमुखी पडला. येथून उत्तर हिंदुस्थानांतील हिंदु राजांच्या वर्चस्वास ओहोटी लागली. याचप्रमाणें दक्षिणेंतहि चालुक्यांच्या महाराष्ट्रावरील व झोराष्ट्रावरील सत्तेनंतर यादव वंश प्रबल होऊन त्यानें आपला अमल इ. स. ११८७ ते १२९४ पर्यंत चालविला, पण दिल्लीच्या अल्लाउद्दीन खिलजीनें त्यांस जिंकलें व इ. स. १४ व्या शतकाच्या आरंभीं दक्षिणेंतील हिंदु राजांची सत्ता नामशेष होऊन या भागांत अहमदनगर, गोवळकोंडा व विजापूर येथील सुलतानांचा अमल चालू झाला. या राज्यक्रान्त्यांचा परिणाम अर्थात् सागरव्यापार व आरमारी सामर्थ्यावरहि झाला असल्यास आश्चर्य नाहीं.

पंधराव्या शतकांत हिंदुस्थानातील दक्षिणोत्तर होणाऱ्या राजकीय घालमेलीमुळे हिंदूंच्या वर्चस्वावर व सत्तेवर जबरदस्त आघात होत राहत. त्यांना आपलें आसन

टिकविणें पंचायतीचें होऊन गेलें, मग सागरवर्चस्वाकडे ते लक्ष देणार कसें ? सबंध हिंदुस्थानचा किंवा कांहीं विशिष्ट भागाचा अभिमान किंवा "एकजिनसीपणा उरला नाही", अशा स्थितींत अहमदाबादचे सुलतान व सिंधचे सुभे यांनीं आपापल्या समुद्रकिनाऱ्यापुरता बंदोबस्त ठेवला. तथापि मुसलमानी सत्ता सर्वत्र पसरल्यानें आरमार, किनाऱ्याचें संरक्षण, व्यापारी संरक्षण ह्या सर्व गोष्टी मुसलमानी अमलाखालीं गेल्या. कालिकत, खंबायत, वसई वगैरे ठिकाणीं व्यापार अरबांच्या हातीं गेला. मिसर देश व हिंदुस्थान यांतील सागरव्यापार बराचसा मुसलमानांच्या आधिपत्याखालीं होता. तथापि हिंदू व्यापाऱ्यांस प्रतिबंध मात्र नव्हता. उलटपक्षीं त्यांचा स्वकीय त्राता उरला नसल्यानें; त्यांच्या सागरावरील वर्चस्वास ओहोटी लागली व त्यानंतर अरबांच्या हातून पोर्तुगीजांकडे या सागरवर्चस्वाचीं सूत्रें गेलीं. इ. स. १४९८ मध्ये वास्कोडिगामानें हिंदुस्थानास येण्याचा आफ्रिकेच्या दक्षिणेकडून रस्ता शोधल्यामुळें भूमध्य समुद्र व नाईल नदी या मार्गानें येण्याचा मुसलमानी अमलाखालचा प्रवास युरोपियन लोकांचा अनायासेंच सुटला व ते सरळ हिंदुस्थानांत येऊं लागले. पोर्तुगीजांस अहमदाबादच्या सुलतानांनीं प्रथम शह देण्याचा प्रयत्न केला, पण त्यास न जुमानतां पोर्तुगीजांनीं कोचीनला १५०३ मध्ये पहिला किल्ला बांधलाच. इ. स. १५१० मध्ये अलबुर्क या पोर्तुगीज दर्यासारंगानें गोंवा घेतलें व तेथें पोर्तुगीजांची राजधानी केली. इ. स. १५१८ मध्ये त्यांनीं कोलंबो काबीज केलें. चौल बंदरांत त्यांनीं १५२१ मध्ये तटबंदी उभारली. इ. स. १५४३ मध्ये गुजराथच्या बहादूरशहानें वसई व मुंबई पोर्तुगीजांच्या स्वाधीन केली. इ. स. १५५७ मध्ये त्यांनीं चीनमध्ये मसाओ बंदरांत आपलें बस्तान बसवून जपान-चीनच्या युरोपीयन व्यापाराचा पाया घातला. इ. स. १५५९ मध्ये दमण घेतलें. याप्रमाणें सोळाव्या शतकाच्या उत्तरार्धांत दक्षिण हिंदुस्थानावरील बरीचशीं बंदरे पोर्तुगीजांच्या हातांत जाऊन हिंदूंचा सागरव्यापार बुडाला व जो थोडाबहुत राहिला त्यास त्यांना पोर्तुगीजांची परवानगी घ्यावी लागे ! हिंदूंच्या आत्मविकासाच्या नाड्या परकीयांच्या आक्रमणामुळें मंदावत जाऊन बंद पडल्या ! ! आत्मतेज लोपू लागलें. पराक्रम आटत चालला. बुद्धि व कार्यशक्ति निस्तेज होऊं लागली व सामुदायिक बळाची जागा वैयक्तिक लाभदृष्टि व मानसिक गुलामगिरी यांनीं घेतली !

दिल्लीची धामधूम बंद होऊन मोंगलांचें साम्राज्य सोळाव्या शतकाच्या उत्तरार्धातच विस्तार पावलें व अकबर बादशहा सार्वभौम म्हणून गणला जाऊं लागला. या

काळांत (इ. स. १५५६ ते १६०५) हिंदुस्थानच्या सागरवर्चस्वास ओहोटी लागली. या पूर्वीचे स्वदेशीय राजे व व्यापारी स्वतःच्या स्फूर्तीने उद्योगधंदे, कला, व्यापार इत्यादींचा विकास अन्तःस्फूर्तीने करीत असत, त्या अमीवर परकीय आक्रमणाच्या पूराचा लोट आला म्हणून सागरव्यापाराकडे दुर्लक्ष झाले, व उद्योग याच पद्धतीने पुढे चालू ठेवण्याची मोंगलास स्फूर्ति किंवा आवश्यकता वाटली नाही. सत्ताभिलाष, धर्मप्रसार व तेवढ्याकरतांच साम्राज्यविस्तार हे त्यांचे ध्येय होते. म्हणून आपण अगदी प्राचीन कालापासून हा कालपर्यंत नौकानयन व सागरव्यापार यासंबंधांत जो इतिहास अंवलोकिला त्यास आतां प्रथमच खण्ड पडला. या बाबतीत मोंगलाची कारकीर्द निःसंशयपणे कनिष्ठ दर्ज्याची व दोषास्पद ठरली आहे. या दुर्लक्षामुळेच पाश्चात्य राष्ट्रांना या देशांत पदार्पण करावयास संधि मिळाली. हंटर याने आपल्या “इंडियन एम्पायर” नामक ग्रंथांत मोंगलांच्या कारकीर्दीबद्दल कांहीं उद्बोधक वाक्ये लिहिली आहेत तीं पहाः—

“A large external trade was an impossibility under the Moghul emperors. Their capitals in Northern India, Agra and Delhi lay more than a thousand miles from the rivers' mouths. But even the capitals of the sea-board provinces were chosen for military purposes and with small regard to the commercial capabilities of their situations.”

“परदेशी व्यापार मोठ्या प्रमाणांत हातीं राहणे मोंगल बादशाहींत अशक्यच झाले होते. एक तर आग्रा व दिल्ली या त्यांच्या राजधान्या मोठ्या नद्यांच्या मुखांपासून सुमारे हजार मैल अंतरावर होत्या व मुख्य प्रांतांतील सागरावरील राजधान्यांचा बंदोबस्त केवळ युद्धनीतीच्या दृष्टीने ठेवला गेला. त्यांचा उपयोग व्यापारी कृतीने करण्याकडे त्यांनीं लक्ष पुरविले नाही.” प्रोफे. डी. पंत हा लेखक “कमर्शियल पॅलिसी ऑफ दि मोंगल्स” या ग्रंथांत लिहितो कीं हिंदुस्थानला असणारी सागर-सुलभता, तिचे नैसर्गिक वैभव, तिच्यातील कलाकुशल व प्रचण्ड लोकसमूह व तिची प्राचीन उच्चसंस्कृति यांचा उपयोग मोंगल बादशाहांनीं करून घेतला नाही. मोंगलांनीं सागरव्यापाराकडे लक्ष पुरविले नाही व त्यांना जणो काय जलाची भीति वाटते असे वर्तन त्यांनीं केले !

मोंगल आमदानीचा आरंभ बाबरने आपली सत्ता प्रस्थापित केल्यावर झाला परंतु बाबर स्वतः त्यानंतर फक्त तीन वर्षेच जगला. त्यामुळे त्याला सागरावरील

आरमाराची माहिती करून घेतां आली नसावी. तथापि इब्राहीम लोदी याचा भाऊ बंगाल्यांत जाऊन तेथील सुलतान नसरतशहा यास मिळून दोघांचें असे मोठें सैन्य तयार झालें. त्याचा पाडाव करण्याकरतां कनोजजवळ गंगा व घोघ्रा नदीच्या संगमावर बाबरनें आपलें सैन्य परतीरीं उतरवितांना त्यास नदीवरील शत्रूच्या आरमारास तोंड देण्याचा प्रसंग आला व त्यावेळीं त्यानें शत्रूच्या ३०-४० बोटी धरल्याचें इतिहासांत सांपडतें (इ. स. १५२९). हुमायुनची कारकीर्द या बाबतींत जवळपास उल्लेख करण्यासारखीहि नाही. खरा मोंगली अमल हिंदुस्थानावर अकबर बादशहा ते औरंगजेब अखेर (इ. स. १५५६ ते १७०७) या कालावधींतच झाला. यानंतर मोंगलाची सत्ता मोडकळीस लागली. अकबराचे वेळेस त्यानें सिंध व बंगाल प्रांतांत मुद्दाम आरमार ठेवले होते. त्याची हकीकत अबूल फाजलनें आपल्या अ एने अकबरी या बखरींतून लिहून ठेवली आहे यावरून बरीच उद्बोधक माहिती मिळते. चंद्रगुप्त सम्राटानें तत्पूर्वीं केलेल्या कायद्यावरहुकूमच अकबराचे वेळीं आरमारी कायदेकानू केलेले होते व आपल्या राज्यांत काश्मीर, अलाहाबाद, ठाढा व बंगाल प्रांतांत त्यानें नावा व जहाजे बांधण्याच्या गोद्या तयार ठेवल्या होत्या असें या लिखाणावरून दिसतें. ज्यास आज “अँडमिरेल्टी” म्हणतात त्याच खात्यास अकबरानें “मीर बेहेरी” कारखाना असें नांव दिलें होतें. “मीर बेहेरी” कडे चार कामें दिलेलीं असतः—(१) नावा बांधणें व जहाजनावांचा पुरवठा भरपूर ठेवणें; (२) नावाडी तयार करणें (३) नद्यांवर देखरेख ठेवणें, व (४) कर बसविणें, वसूली अगर माफी करणें. या खात्यांचा थोडासा तपशील असाः—

(१) नावा तयार करणें

या खात्याचीं कामें येणेंप्रमाणें—व्यापार करणें, हत्तीघोडे वाहून नेणें, जलविहार वगैरे अनेक प्रकारच्या कार्यांसाठीं कामाच्या गरजेप्रमाणें कमीअधिक वजनांच्या व आकाराच्या नावा व जहाजे बांधणें. याच खात्यामार्फत किल्ल्याला वेढा देण्याकरितां लढाऊ जहाजे तयार करीत. जलमय देशांत उ० काश्मीर प्रांतांत संबंध कुटुंब एकत्र राहून त्याचीं सर्व दैनंदिन कामें चालू राहतील अशा प्रकारच्या सोयी पुरविणारीं जहाजे व नावा तयार करीत व कित्येक मोठ्या जहाजांवर बगिचे तयार करून दुकानेहि ठेवण्याची व्यवस्था असे. समुद्राची भरतीआहोटी, खाडी, कालवा, सामुद्रधुनी वगैरेची पाण्याची खोली, वारे व तुफानांची माहिती असणारीं

व किनाऱ्यावरील धोका टाळण्यास समर्थ व वाकवगार माणसें नावांत व जहाजांत भरती करीत. नावांवर एकूण १२ प्रकारचे अधिकारी असत. (१) मुख्याधिकारी यास “नाखुदा” म्हणत (२) दुय्यम नाखुदा किंवा “नाखवा” (३) नावाळ्यांचा मुख्य यास “तांडेल” म्हणत. (४) “नाखुदा खेशेब” याकडे जहाजांवरील लोकांस अन्न, लाकूड व इमारत सामानाचा पुरवठा करणे, सामान चढविणे व उतरविणे हीं कामे असत. (५) “सिरंग” याचें काम म्हणजे जहाज बंदरांत घेणे व सोडण्यास परवानगी देणे. (६) “भंडारी” याकडे कोठा-वळ्याचें काम होतें. (७) “कराणी” हा कारकुनाचें लिखाण काम करो. (८) “सुकणगीर” याकडे सुकाणूचें अथवा कर्णधाराचें काम असे. (९) “पुंजेरी” हा डोलकाठीवरून दूर दिसणारे गलबत् किंवा पुढें होणारे तुफान अथवा जमीन दिसल्यास त्याची वर्दी देणे हीं कामे करी. (१०) “गुमती” याचें काम म्हणजे गलबतांत सांचलेले पाणी बाहेर फेकणे हें असे. (११) “गोलंदाज” व (१२) “खेरवाह” म्हणजे सामान्य नावाडी यांना सर्व प्रकारचीं कामे करावीं लागत व त्यांत विशेषतः शीड उभारणे व बंद करणे; बोटींत चौर अगर भोंक पडल्यास तें बंद करणे, तसेंच नाळ चिखलांत घट्ट बसला असल्यास तो सोडविणे वगैरे कामे वाटलीं असत. “नाखुदा” याकडे सर्व सूत्रें असून जहाज व नावांना मार्ग दाखविणे व सर्व हुकूम देणे हा त्याचा अधिकार असे. त्याच्या गैरहजेरींत हीं कामे दुय्यम तांडेल किंवा नाखुदा करीत असे.

नदी पार होण्यासाठीं भाळ्यानें नावा ठेवल्या असत व भाडें किती, व प्रत्येक नावेतून किती सामान जाऊं द्यावें हा अधिकार या खात्याच्या अधिकाऱ्याकडे सोंपविलेला असे. परवाना व जरूरीखेरीज रात्री कोणालाहि नावा चालविण्याची बंदी होती. अकबरानें आपल्या राज्यांतील व्यापारी सामानावर शेंकडा अडीच यापेक्षां जास्त कर घेतला नाहीं. राजा तोडरमलनें दिलेल्या खर्चाच्या पद्धतीस अनुसरून या खात्यावर खर्च करण्यांत येई. बादशाही आरमारी खर्चासाठीं कांहीं परगण्याचें उत्पन्न राखून ठेवण्यांत येत असे. अकबराच्या आमदानीच्या सुरुवातीस ३००० जहाजे बंगालकडे तयार असत. परंतु पुढें ७६८ लढाऊ बोटी व नावा फक्त ठेवल्या होत्या व याशिवाय जहागीरदारांना आरमाराच्या मदतीसाठीं नावा ठेवाव्या लागत असत. बोटींवर पोर्तुगीज खलाशांच्या नेमणुका करीत असत व एकूण नावाळ्यांचा खर्च दरमहा २९२८२ रु. असून नावा व जहाजांची

दुरुस्ती व नवी बांधणी याप्रीत्यर्थ प्रतिवर्षी ८४३४५२ रुपये खर्च येई असें प्रो. राधाकुमुद मुकजी आपल्या ग्रंथांत लिहितात. बादशाही आरमार डाका येथें तयार असे. बंगालकडील जहागीरदारीचें उत्पन्न या आरमाराप्रीत्यर्थ बहुधा खर्च होत असे व हें आरमार मॅग, आराकानी, पोर्तुगीज वगैरे चांचे लोकांच्या उपद्रवापासून देशाचें संरक्षण करण्याकरतांच ठेवले होते. बादशाही आरमाराचें लांकूड सिलहटमधून येत असे. आराकानच्या वाजूवरील समुद्रकिनाऱ्यावर मॅग व फिरंगी लोकांच्या गोद्या असत व या देशांतील नावांची मजबुती अधिक असून त्यांस खर्च कमी येई व म्हणून इस्तंबूलचे सुलतानहि आपल्या बोटी हिंदुस्थानांतून तयार करवून नेत व त्यांना त्या स्वस्त पडत असत. डाका येथें ७६८ लढाऊ जहाजांखेरीज तेथील सुभे व अधिकारी यांच्याकरतां वेगळ्या नावा असत. यांखेरीज खास बादशहाच्या संतोषाकरतां दरवर्षी सुंदर आकाराच्या व शक्य तितक्या ज्यास्न सोयींनी व सुखसाधनांनी सुसज्ज अशा दोन नावा बादशहाकडे पाठविण्याची वहिवाट असे.

सिंध प्रांतांतहि बंगालप्रमाणेच जहाजे तयार करण्याचे कारखाने असत. ठाण्या सरकारांतच फक्त ४०००० नावा भाव्यासाठी तयार असत ! लोहारी बंदर मोंगलकाळीं सिंधुनदावर प्रमुख व्यापारी बंदर म्हणून प्रसिद्ध असून त्याच्या बंदोबस्ताबद्दल तरीख-इ-तवारीखमध्ये पुढीलप्रमाणें चित्तवेधक माहिती आढळते.

"Between the town of Thatta and Lohari Bunder is a distance of two days journey, both by land and water. Beyond that it is another day's march to the sea, there is a small channel (called Nar in the language of Thattes) communicating with the port which is un-fordable. Between the port and the ocean there is but one inhabited spot called Suimiani. Here a guard belonging to the Mir-Bandar or Port Master, with a loaded piece of ordnance is always stationed. Whenever a ship enters the creeek it intimates its approach by firing a gun which is responded to by the Guard house, in order by that signal, to inform the people at the port of the arrival of a strange vessel. These again instantly send a word of its arrival to the merchants of Thatta and then embarking on boats repair to

the place where the guard is posted. Ere they reach it those on the lookout have already inquired into the nature of the ship. Every vessel and trader must undergo this questioning. All concerned in the business now go in their boats (Gurabs) to the mouth of the creek. If the ship belong to the port it is allowed to move up and anchor under Lohari Bunder. If it belong to some other port it can go no further, its cargo is transferred into boats and forwarded to the city." अर्थः—“लोहारी बंदर व ठाडा यांजमधील अंतर तोडण्यास जमिनीवरून व जलमार्गाने दोन दिवस लागतात. लोहारीवून संमुद्रास जाण्यास एक दिवस आणखी लागतो. बंदरांत जाण्यासाठी मध्ये उतार नसलेली खाडी लागते. सिंधुसागर व बंदर यांमध्ये सुइमियानी नावाचे एक वस्तीचे स्थान आहे. या जागी मीर बंदर अथवा बंदरावरील मुख्याधिकाऱ्याचा पहारा असून भरलेल्या तोफा तयार असतात. खाडीच्या तोंडाशी जहाज येतांच त्याची प्रथम सलामी तोफ होते व नंतर उत्तरादाखल पहारा घरावरील तोफ डागली जाते व त्यायोगे बंदरांतील लोकांस बोट बंदराजवळ आलेली समजते. बंदरांतील लोक ठाडाच्या व्यापाऱ्यास या नवीन बोटीच्या आगमनाची बातमी देतात व सर्व आपापल्या नावांत बसून पहान्याच्या जागेवर जातात व हे तेथे पोहोचेली पहारेकऱ्यास त्या सर्व जहाजांची माहिती झालेली असते. प्रत्येक जहाजावरील मुख्याधिकाऱ्यास व व्यापाऱ्यास सारखेच प्रश्न विचारले जातात. यानंतर धंदेवाले लोक आपापल्या नावा घेऊन खाडीतील जहाजाजवळ जातात. जहाज बंदरांत उतरणारे असल्यास त्यास आंत येऊन नांगरण्याची परवानगी मिळते, व दुसऱ्या बंदराचे जहाज असेल तर विक्रीचा माल बंदरांतील नावांत उतरून घेऊन शहरांत विक्रीसाठी पाठविण्यांत येतो.”

यावरून बंदराच्या बंदोबस्तासंबंधी, बरीच माहिती कळते. अकबराने सिंध, गुजराथ व बंगाल प्रांत आपल्या अमलाखाली पूर्णत्वाने आणतेवेळी त्यास आरमाराची गरज भासली व त्याचा उपयोग कसा झाला हे समजते. त्याचप्रमाणे बंगाल प्रांतांतील हिंदु जहागीरदार लोकहि व्यापारासाठी आपापले लहान आरमार तयार ठेवीत. वेळ पडल्यास सागरयुद्धहि करीत याची माहिती ईलियटच्या ग्रंथांत स्वतंत्रपणे दिली आहे. तिचा सारांश थोडक्यांत पुढे दिला आहे.

अकबराने अझीझ कोका यास गुजराथचा सुभेदार नेमला होता. या प्रांताची नवीन जमाबंदी व महसूल वसूल करण्यासाठी आग्र्यास १००० बोटी (किशती) तयार करवून त्यांतून समुद्रमार्गे जाण्यासाठी राजा तोडरमलची रवानगी इ. स. १५८० मध्ये अकबराने केली होती. मिरझा जानी बेग हा सिंध प्रांताचा स्वतंत्र राज्यकारभार हाकून अकबरास मान देईनासा होऊ लागला तेव्हा त्यास जिंकण्यासाठी इ. स. १५९० मध्ये अकबराने सिंधवर स्वारी पाठविली. तीस तोंड देण्याकरतां मिरझा जानी बेगने १२० युद्धनौका व २०० बोटी सैन्य पाठविले होते. जानी बेगच्या सैन्यांत फिरंगी लोकहि सैनिक व नावाडी होते. मिरझाचा पाडाव होऊन तहांत बादशाही खजिन्यास खंडणी व तीस युद्धनौका घाब्या लागल्या. बहार व बंगाल प्रांतांतील मुसलमान सुभेदारांच्या बंडाळीस आळा घालून त्यांस कक्षांत आणण्यासाठी इ. स. १५७४ मध्ये खान खनान यास मोठे सैन्य देऊन पाठविण्यांत आले. याशिवाय खास अकबरानेहि या स्वारीचे आधिपत्य घेतले होते. पाटण्याला पोहोचतांच त्याने हाजीपुरचा किल्ला सर करण्यासाठी खान आलमच्या हाताखाली ३००० सैनिक देऊन पाठविले. हा किल्ला सर होतांच पाटणा अकबराच्या हाती पडले व त्याचा शत्रु दाऊद बोर्दीतून पळून गेला. यानंतर खान खनानाला बंगालचा सुभेदार नेमला, परंतु तेथील मोंगल जहागीरदार व अफगाण लोक त्यास जुमानत नसत, म्हणून त्याजागी राजा तोडरमल व त्याचे मागून राजा मानसिंह या दोघां हिंदु सरदारांस अकबराने बंगालचे सुभेदार नेमले. यांनी तेथील व्यवस्था चांगली ठेवून बंगालच्या लोकांवर अंमल बसविला. मानसिंहाच्या सुभेदारीच्या काळांत (इ. स. १५८९ ते १६०४) अकबराचे आरमार डाक्का येथे तयार होई. याच वेळी बंगालच्या हिंदु जहागीरदारांनी आपले आरमार तयार केले होते. सिरपुर, चंद्रद्वीप व चंडीकन या जागी हिंदूंची सागरचळवळ या काळांत विशेष दृश्यमान असे. सिरपुरचा संस्थानिक केदारनाथ राय याने आपले आरमार तयार करवून आपल्या गोदींत व बंदरांत अनेक युद्धनौका तयार ठेवल्या असत. संद्वीप बेट मोंगलांचे हातून काढून घेऊन त्याने पोर्तुगीजांचे हाती इ. स. १६२० मध्ये दिले होते. आराकानच्या राजाला त्यामुळे भीति उत्पन्न होऊन त्याने बरील बेटे जिंकून घेण्यासाठी लहानमोठ्या १५० युद्धनौका पाठविल्या. केदाररायने बेटावरील लोकांच्या मदतीसाठी १०० युद्धनौका पाठवून शत्रूस जिंकले व त्यांचेजवळील १४९ नौका पाडाव करून घेतल्या.

यानंतर आराकानच्या राजानें पुनः जवळजवळ १००० बोटींचें आरमार धाडलें, पण त्यांतहि केदाररायनें त्याचा पराभव केला. ही बातमी बंगालचा सुभेदार राजा मानसिंह यास मिळाली व त्यानें मोंगलांच्या वतीनें या संस्थानिकांविरुद्ध आपल्या सायुध युद्धनौका केदाररायवर स्वारी करण्यासाठीं मन्दरायच्या आधिपत्याखाली पाठविल्या, पण यांत मन्दराय मारला गेला. याचा वचपा घेऊन आपलें वर्चेस्व बसविण्यासाठीं मानसिंहानें इ. स. १६०४ मध्ये मोठें जबर मोंगली आरमार केदाररायविरुद्ध पाठविलें. यांत प्रथमतः केदाररायनें आपल्या ५०० निवडक युद्धनौकांनिशीं मोंगल सरदार किल्मकावर श्रीनगर येथें हल्ला चढविला, पण त्यास यांत यश न येतां तो जखमी होऊन मानसिंहाच्या हातीं सांपडला व लौकरच मरण पावला. केदारराय खेरीज बळ येथें रामचंद्राय नांवाचा प्रसिद्ध जमीदार होता त्यानेंहि आपलें आरमार तयार ठेवलें होतें. जेसोरच्या प्रतापादित्याचें आरमारी युद्धांत रामचंद्रायनें आपलें जीवित तोफांनीं सुसज्ज व ६४ वल्ह्यांनीं वल्हविल्या जाणाऱ्या आपल्या युद्धनौकेंतून सुरक्षित ठेविलें होतें ही गोष्ट नीळकंठरायनें आपल्या प्रतापादित्य ग्रंथांत सुंदर वर्णिली आहे. याचा मुलगा कीर्तिनारायण यानें आपलें सागरवर्चेस्व कायम ठेवल्यानें डाक्याच्या नबाबासहि त्याचा स्नेह संपादावा लागे. यानें मेघनादाच्या मुखाशीं वसाहत करून राहणाऱ्या परदेशी फिरंग्यास हाकलून लावलें होतें. याच वेळीं सर्वांत वलिष्ट असें हिंदु आरमार म्हणजे जेसोरच्या प्रतापादित्य नांवाच्या शूर संस्थानिकाचें होतें. यानें जेसोरखेरीज आपल्या गोदी व बंदरें दुधाळी, जहाजघाट व चक्रश्री या जागीं ठेविलीं होती व याचें आरमार संरक्षणासाठीं सदैव सुसज्ज असे. संरक्षणाच्या बाबींप्रमाणेंच बंगाल्यांत सागरव्यापाराचीहि सोळाव्या शतकांत भरभराट होती हें वरथेमाच्या वर्णनावरून दिसतें व त्याचा पाठपुरावा पुरछानें केला आहे. बंगाल प्रांतांत गहू, तांदूळ, साखर, सुंठ, मिरी, सुती कापड व रेशमी वस्त्रें प्रांतांतील लोकांस पुरूनहि व्यापारासाठीं निर्यात करतां येण्याइतक्या विपुल असत. वरथेमा यासंबंधानें म्हणतो कीं, “जगांतील इतर कोणत्याहि भागापेक्षां वरील पदार्थ या देशांत फार मोठ्या प्रमाणावर उत्पन्न होतात.”

“This country abounds more in grain, flesh of every kind, in great quantity of sugar, also of ginger and of great abundance of cotton than any country in the world.”

राल्फ फिच् नांवाचा इंग्रज या देशीत इ. स. १५८६ मध्ये आला व त्याने बंगालची माहिती गोळा करून लिहून काढली. त्याच्या लिखाणाप्रमाणे बंगाल्यांत तंडा येथे कापूस व कापड याची आयात निर्गत मोठी असून त्याचा व्यापार प्रचंड असे. बङ्ग येथे उत्तम तांदूळ व साध्या व रेशमी कापडाचा दांडगा व्यापार होता. श्रीपुर येथे कापडाच्या मोठाल्या वखारी असून सोनार गांवला येणारे कापड हिंदुस्थानांत इतरत्र कोठेहि मिळत नसे व येथील तांदूळ सीलोन, पेगु, मलाक्का, सुमात्रा व अन्यत्र पाठविला जात असे. याचप्रमाणे सातेगांव हे बंदरहि व्यापाराचे मोठे केन्द्र असून सन्द्वीपांत मिठाचा व्यापार चालत असे व दरवर्षी ३०० जहाजे मीठ भरून वाहेर पाठविण्यांत येत असे फिच् म्हणतो. याच काळांत वरील सर्व बंदरांपेक्षां गौरचे महत्त्व बंगाल्यांत फार होतें. गौर हे शहर सेन व पाल या राजांची फार पुरातन राजधानी होती. या शहराभोंवती चोहोंकडून नद्यांचे प्रवाह चालू असल्याने साहजिकच या शहरांत जलव्यापाराचे मोठे महत्त्व आले. या राजांच्या ताम्रपटांवरून धर्मपालदेवाने आपल्या सैन्याच्या वाहतुकीसाठीं नौकांचा पूल तयार केला होता असें दिसते. सेन राजांच्या ताम्रपटांवरूनहि त्यांनीं आपले आरमार सुसज्ज ठेवले होते हेच सिद्ध होते.

बंगालच्या मुसलमान राजांच्या कारकीर्दीतहि गौरचे महत्त्व व वैभव वाढतच गेलें. हुसेन शहानें (इ. स. १४९८ ते १५२०) आपले बंगाली आरमार कामरूपवर स्वारी करण्यासाठीं धाडले होते असें दिसते. याच बंदरांतून शेखभीख या मुसलमान व्यापाऱ्याने आपलीं तीन मोठीं व्यापारी जहाजे रेशमी माल भरून इराणच्या आखाताच्या मार्गानें रशियाकडे नेण्यासाठीं गौरहून सोडलीं. परंतु त्यांपैकीं दोन तुफानांत सांपडून बुडालीं असें हंटरने आपल्या स्टॅटिस्टिकल अकौंट ऑफ बंगाल या ग्रंथांत म्हटलें आहे. याशिवाय डिबॅरो, मॅन्युअल डि फॅरियाबाय् सूझा, चंबान वगैरे परदेशस्थ व स्वदेशी ग्रंथकारांनींहि याच गंगानदीच्या कांठच्या गौरशहराची फार वाखाणणी केली आहे. या गांवची लोकसंख्या दोनलक्ष होती व रहदारीचे रस्ते व्यापाराने सदैव गजबजले असून रस्त्याने चालणें मुष्कील होई एवढी गर्दी असे. गांवांतील वाडे प्रचण्ड प्रेक्षणीय असत असें या शहराचे वर्णन अनेकांनीं केले आहे.

अकबराच्या मृत्यूनंतर इ. स. १६०५ मध्ये बंगालचा सुभेदार इस्मायलखान याने आपली राजधानी राजमहाल येथून डाक्यास नेली व मगच अफगाण लोकांचे

बंड मोडण्यासाठी त्याने आपला तोफखाना व आरमार ही वाढविली. जहांगीरचे वेळी आराकानचे राजाने मग लोक व पोर्तुगीज यांच्या मदतीने सन्दद्वीपला आपले मोठे आरमार पाठवून त्यांत १००० पोर्तुगीज सैनिक, २०० शिपाई, २०० घोडे-स्वार व ८० युद्धनौका तयार केल्या व एवढ्या सैन्यानिशी दक्षिण बंगालवर स्वारी केली, पण इस्माइल खानाने त्याचा धुव्वा उडविला.

जहांगीरानंतर शहाजहानाचे कारकीर्दीतहि चांगले आरमार तयार होते. अकबराचे वेळेपासूनच बंगाल प्रांतांत मुसलमान अफघाणाप्रमाणेच इतरत्रहि मोंगलाविरुद्ध चळवळी चालू होत्याच; त्यांत पूर्वबंगालच्या सरहद्दीवरील लोक व कुचबिहार संस्थानचे लोक यांचे मोंगली बंगाल प्रांतावर मधून मधून हल्ले होत असत. लक्ष्मीनारायण नांवाच्या कुचबिहारच्या संस्थानिकाविरुद्ध मोंगल आरमाराने इ. स. १५९६ मध्ये एक मोहीम केली. कुचबिहारच्या संस्थानिकाकडे ४००० घोडे-दळ, २,००,००० पायदळ, ७०० हत्ती व १००० युद्धनौका एवढे प्रचण्ड सैन्य होते (अकबरनामा). पादशहानाम्यांतील माहितीवरून बरीलप्रमाणेच इ. स. १६०० मध्ये कुल हाजोच्या पारिछत्त नामक संस्थानिकाबरोबर मोंगलांचे गजाधर नदीवर आरमारी युद्ध होऊन त्यांत संस्थानिकाचा पराजय झाला. परंतु पारिछत्ताचा भाऊ बलदेव याने आसामाचा आश्रय करून तेथे कोछी व आसामी लोकांचे मोठे सैन्य जमविले आणि मोंगलांचे मोठे सैन्य व ५०० युद्धनौका यांवर हल्ला चढवून त्यांचा पाडाव केला. यानंतर इ. स. १६३८ मध्ये आसामी लोकांनी स्वतःचे आरमार घेऊन त्यांतून ब्रह्मपुत्रा नद ओलांडून मोंगली प्रांतावर आक्रमण करीत अगदीं डाकानजीक ते आले होते, परंतु येथे इस्माइलखान मुर्शेदी या बंगालच्या सुभेदाराने त्यांस पराजित करून त्यांच्या १५ युद्धनौका काबीज केल्या. त्याच्या बंगाल प्रांताच्या बंदोबस्तासाठीं लागणारे आरमार व सैन्य यांच्या खर्चासाठीं म्हणून लावून दिलेल्या जहागिरीच्या तैनातीसाठींच बंगाल प्रांताचे साऱ्याचे बहुतेक उत्पन्न खर्च होई, म्हणून मुख्य पादशाही तिजोरीसाठीं पाठविण्यास कांहीं फारसे उरेना. यामुळे मोंगली आरमाराकडे दुर्लक्ष होऊन ते हळूहळू मोडकळीस आले व त्याचबरोबर मॅग व पोर्तुगीज यांचे नाविक बळ वाढत गेले व इ. स. १६३९ मध्ये राजपुत्र शुजा बंगालच्या सुभेदारीवर आल्यावर तर आरमार फारच रोडावले.

औरंगजेबाचे कारकीर्दीत मात्र त्याचा सुभेदार मीर जुमला याने पादशाही आर-

माराचे १४ लक्ष रुपयांचे खर्चाचा जम व्यवस्थित बसविला. त्यानें डाका येथें बंगालची राजधानी बदलून तिच्याभोंवतीं उत्तम सैनिकी युद्धरस्ते व पूल बांधवून लखिया व ईशुमती नद्यांच्या संगमाभोंवतीं अनेक किल्ले बांधविले. त्यानें इ. स. १६५१ मध्ये कुचबिहार जिंकून इ. स. १६६० मध्ये आसामवर स्वारी केली. तीस तोंड देण्याकरितां शत्रुपक्षाकडील ८०० युद्धनौका तयार असून प्रत्येकीत ६० ते ८० सैनिक होते. या आरमाराचा पराभव होऊन मोंगलांस एक तोफेच्या ३०० ते ४०० युद्धनौका सांपडल्या. यावेळीं पादशाही आरमारांत एकूण ३२२ वेगळाल्या जातीच्या युद्धनौका होत्या. त्याः—

कोशा १५९;	जलवाह ४८;	घरब. १०;
परिंदाह ७;	बाजराह ४;	पाटिलाह ५०;
साल्ब २;	पाटिल १;	भार १;
बालम १;	ऱ्हाटगिरी १०;	महालगिरी ५;
पालवार व इतर अनेक लहान २४;	एकूण ३२२	

युद्ध यशस्वी झालें तरी मोंगलांच्या सैन्यांत मोठा भयंकर रोग उद्भवून त्यापायीं अनेक आरमारी अधिकारी व नाविक मृत्युमुखीं पडले, व स्वतः मीर जुमलाहि मरण पावला. त्यानंतर मुनज्वरखान यास जमीनदार सरदार ई सैरल ही पदवी देऊन त्याचे हाताखालीं मोंगली आरमार दिलें; पण त्याचें चांचे लोकांच्या आरमारापुढें कांहीं चाललें नाहीं म्हणून मोंगली आरमाराच्या अवशेषाचा नाश होऊन फक्त नौआरा हें नांव तेवढें शिल्लक राहिलें. यानंतर इ. स. १६६४ मध्ये प्रसिद्ध षाहिस्तेखान हा बंगालचा सुभेदार झाला व त्यानें मोंगली आरमार सुसज्ज करण्याचा आटोकाट प्रयत्न करून त्यांत बरेंचसें यशहि संपादिलें. नावा बांधण्यासाठीं हुगळी, बलेश्वर, मुरंग, चिलमारी, जेसोर, कारिवारी वगैरे ठिकाणीं उत्तम गोदी बांधवून असंख्य नावा तयार करवून त्या डाका येथें पाठविण्याचा त्यानें हुकूम दिला व बोटीसाठीं लागणारे लाकूड व नौका तयार करणारीं माणसें पाहिजे होतीं त्यांचीहि व्यवस्था ज्या ज्या मौज्यांत लांकूड व नौका कारागीर होते त्यांस हुकूम पाठवून त्यांची सोय लावून दिली. खुद्द डाका शहरांत नाखवे व नाविक सांपडले त्यांस पगार देऊन नौकरींत ठेवले व त्यांवर देखरेखीसाठीं म्हणून अनु-भविक् व प्रामाणिक गृहस्थ हकीम महमद हुसेन यास नेमलें. किशोरदास नांवाच्या

बंगाली अनुभविक व प्रामाणिक कारकुनास आरमाराप्रीत्यर्थ लावून दिलेल्या जहागिरी व परगणे, यांचा सारा वसूल करून जमाखर्च ठेवण्यासाठी नेमून दिले. या सर्व बंदोबस्तामुळे थोडक्याच अवधीत त्याने मोंगली आरमारांत पुनः जवळपास ३०० युद्धनौकांचे बळ भरतीस घातले व चातेगांवच्या फिरंगी लोकांवर वचक बसविण्यासाठी संग्रामगडला २०० नौकांसकट एक दर्याधिकारी ठेवला व दुसरा अधिकारी १०० बोटींसह डापा येथे नेमला. व सन्दद्वीप बेट पुनः जिंकून परत घेतले. या बंगालच्या मोंगली आरमारावर इब्न हुसेन नांवाचा दर्यासारंग नेमला. त्याचे हाती एकूण २८८ युद्धनौका होत्या. त्याने आराकानी आरमारावर स्वारी करून त्याचा फडशा उडविला. यांत मोंगलांस १३५ शत्रुनौका सांपडल्या. त्या येथे प्रमाणे:—खालू २, घरब ९, जंगी २२, कुशा १२, जलवाह ६७ (६८) व बालम २२, एकंदर १३५. याप्रमाणे अकबरापासून औरंगजेबपर्यंत बादशहांच्या कारकीर्दीतील आरमारखात्याची माहिती झाली. या हकीकतीवरून मोंगल साम्राज्यांतील नाक्याची बंदरे युद्धनीतीच्या पद्धतीने तयार असली तरी सागरीव्यापारांत मोंगली सत्तेचा फारसा उपयोग झाला नाही हे स्पष्ट दिसते. सागरव्यापाराकडे कोणत्याही कारणाने दुर्लक्ष झाल्यामुळे अकबराच्या वेळेपासून पाश्चात्य व्यापाऱ्यांच्या हाती हिंदुस्थानचा सागरव्यापार गेला, व तो प्रथम पोर्तुगीज, नंतर डच व अखेरीस इंग्रजांचे हातांत जाऊन त्यांतच हिंदूंच्या सागरव्यापाराची, वैभवाची व स्वातंत्र्याची इतिश्री झाली. अकबरासोने, जडजवाहीर, घोडे व इतर चैनीच्या सुखसोयी मनमुराद हव्या होत्या त्या पोर्तुगीजांच्या व्यापारापासून मिळत, म्हणून त्याने प्रथमतः त्या लोकांस हिंदुस्थानांत व्यापार करण्यास परवानगी दिली. परंतु त्याचा दुरुपयोग करून पोर्तुगीज राजाने आपणाकडेच फक्त कांहीं व्यापारमार्गांचे स्वामित्व आहे असे जाहीर केले व हिंदुस्थानांतील व्यापारी जहाजांस पोर्तुगीजांच्या परवान्याखेरीज पूर्वआफ्रिका ते चीनपर्यंत जाता येईना अशी परिस्थिति निर्माण केली. त्यावेळी पोर्तुगीजांची सत्ता कमी करण्यासाठी अकबराने डच लोकांस हाताशी धरले. यानंतर त्याचा मुलगा सलीम उर्फ जहांगीर यानेहि तेच व्रत पुढे चालू ठेवून डचांचे वर्चस्व कमी करण्यासाठी इंग्रज व्यापाऱ्यांस हाताशी धरले. परंतु यामुळे हिंदुस्थान या राष्ट्राचा यत्किंचित्हि फायदा न होता उलट नुकसानच झाले. हिंदुस्थानचा व्यापार वाढावयाचा म्हणजे पाश्चिमात्य देशांतील लोकांस लागणाऱ्या जिनसा या देशांत

विपुलप्रमाणांत उत्पन्न करून देशांतील गरजा भागविल्यानंतर परदेशांत रवाना करणें, आणि हिंदुस्थानास आवश्यक अशा वस्तूंची परदेशांतून आयात करणें हें होय. हिंदुस्थानच्या लोकांस स्वतःच्या गरजांकरतां परदेशांतील माल फारसा लागत नसे, व पाश्चिमात्य देशांस हिंदुस्थानांतून कापडी माल व बऱ्याच मोठ्या प्रमाणावर मिर्री व मसाल्याचे जिन्नस यांची गरज असे. यामुळे पाश्चिमात्य व्यापाराचा फारसा प्रसार या देशांत झाला नाही. पौर्वात्य देशांस मात्र हिंदुस्थानच्या कपाशी मालाची फार आवश्यकता वाटत होती. सोळाव्या शतकांत व सतराव्याच्या आरंभी हिंदुस्थानांत पुढील बंदरें व्यापाराकरितां प्रसिद्ध होती. १ लाहिरी बंदर (कराचीजवळ), २ दिव, ३ भडोच, ४ सुरत, ५ दमन, ६ वसई, ७ चौल (मुंबईजवळ), ८ दाभोळ, ९ गोंवा, १० बैतकुल, ११ भटकल, १२ मंगलूर, १३ कालिकत, १४ कोचीन, १५ किलन (अगदीं दक्षिण टोंकाजवळ), १६ सेंट थोम, १७ नेगापट्टम, १८ पुलिकत, १९ मच्छलीपट्टम, २० हुगळी, २१ सातगाव, २२ चितगांव. यांपैकीं अकबरास लाहिरी बंदर, भडोच, सुरत व सातगांव हीं साम्राज्यदृष्ट्या महत्त्वाचीं होती. लाहिरी बंदराचे व्यापारासंबंधीं निकोलाय मनुकी म्हणतो कीं या बंदरांत अरबी व इराणी जहाजांतून खजूर, घोडे, लहान मोती, धूप, डिक, सोनामुखी व कांहीं मूल्यवान हिरे वगैरे जिन्नस या देशांत उतरून येथून परदेशांत साखर, लोणी, आलिव्ह तेल, कोको, छोट व इतर कापड बदल्यांत पाठविलें जात असे. हिंदुस्थान व इराणच्या व्यापाराचें मुख्य केन्द्र ओर्मुझला होतें व येथून अरबी लोकांचें दळणवळण असून खुद्द अरबस्तान व हिंदुस्थानच्या व्यापाराचें मध्यवर्ती स्थान मोछा हें होतें. या देशांतील निर्गतीचा व्यापार गंगासागर (बंगाल), खंबायतचें आखात (गुजरात), कारोमांडल किनारा व सिंधुसागर या ठिकाणीं चालत असे. हिंदुस्थानांतील सोळाव्या व सतराव्या शतकांतील होणारी आयात—निर्यात पुढीलप्रमाणें होती:—

आयात:—सोनें, रुपें, घोडे, कच्चे रेशीम, तांबें, टिन, जस्त, शिसें, पारा, हस्तिदंत, पोंवळी, तैल, स्फटिकमणी, उंची खडे, रेशमी वज्रें, किनखाप, मखमल, सुवासिक द्रव्यें व अत्तरें, लाखेचीं भांडीं व इतर जिनसा, कापूर, मय व आफ्रिके-तील गुलाम.

निर्गतः—कापसाचें कापड, मिर्री, लवंगा, जायफळ, जायपत्री, सुंठ, दालचिनी, हळद, नीळ, व इतर रंग, अफू वगैरे पदार्थ.

या आयात-निर्यातीची आजच्या व्यापाराशी तुलना करतां असें दिसून येतं की, पूर्वी हिंदुस्थानच्या आयातीत न मोडणारा माल कापड व यंत्रें हीं आज सर्वांस परदेशांमधून, विशेषतः इंग्लंडमधून येतात; त्याचप्रमाणें निर्गतीत पूर्वी बाहेर न जाणारे धान्य आज अवाढव्य प्रमाणावर बाहेर पाठविलें जात आहे. अर्थशास्त्राच्या दृष्टीनें असल्या आयात-निर्यातीचा परिणाम राष्ट्रास विघातक झाल्याशिवाय राहत नाही ही गोष्ट स्पष्ट करून सांगण्याची गरज नाही. पूर्वी हिंदुस्थानांत संपत्ति अमूप होती याची मीमांसा करतांना बुइल्यम् हॉकिन्स म्हणतो की, “ हिंदुस्थानांतील आवश्यक जिनसा नेण्यासाठीं परदेशांतील सोनेंरुपें या देशांत येई व त्याऐवजीं या देशांतील अनेक वस्तु परदेशीं पाठविण्यांत येत असत. या देशांत संपत्ति सांठण्याचें कारण हें होय व ही संपत्ति बाहेर जात नाही म्हणून साहजिकच हा देश अधिक कनकसंपन्न आहे. ” टेरी म्हणतो की, सर्व नद्यांचें पाणी जसें समुद्रांत सांठतें त्याप्रमाणें इतर देशांतील पैसा हिंदुस्थानांत वाहत येऊन सांठतो.

अकबराचे वेळेस खुला व्यापार नसून उत्पन्न केलेल्या सर्व मालावर बादशहाचा अग्नेसरत्वाचा हक्क असे, व अकबर स्वतः खाजगी व्यापार करीत असल्यानें परदेशांतून आलेल्या मौल्यवान् जिनसा प्रथमतः त्याच्या व्यापारासाठीं त्याचे सुभेदार विकत घेत व मग किरायातीनें देशीव्यापाऱ्यांस विक्रीत असत (प्रो. डी. पंत.) असो.

मोंगल बादशहांच्या वेळेची आरमाराची स्थिति मागे वर्णिलीच आहे. याच काळांत मोंगल साम्राज्यांत न गोंवलेल्या हिंदुस्थानच्या इतर भागांतील आरमाराची माहितीहि थोडी पाहूं व नंतर मराठ्यांच्या आरमाकडे वळूं.

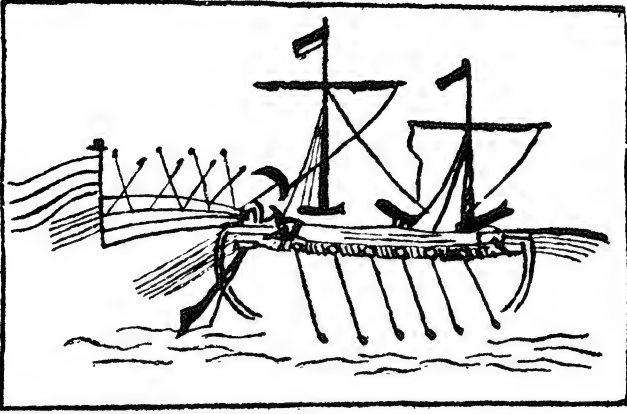
कारोमांडल किनाऱ्यावरील मच्छलीपट्टमच्या बंदरांत फार मोठा व्यापार चालत असे. या प्रांतांत मोठमोठे व्यापारी आपलीं स्वतःचीं जहाजे व्यापारासाठीं पाठवीत व ईंग्रजी जहाजांमधूनहि माल पाठवीत असत. ख्रिस्टोफर हॉटननें १६७६-७७ मध्ये मच्छलीपट्टमच्या व्यापाराचें वर्णन पुढीलप्रमाणें केलें आहे. “ मी प्रथमतः या भागांत १६५७ मध्ये आलों. त्यावेळीं हें शहर फार भरभराटीत असून येथून आराकान, पेगू, तेनासारीम, केडा, मलाक्का, मोछा, इराण आणि मालदिव बेटांकडे या भागांतील व्यापाऱ्यांच्या मालकीच्या २० जहाजांचा काफिला माल भरून नेतांना मला दिसत असे. ”

गोवळकोंड्याच्या राजाचें स्वतःचें आरमार होतें व त्याच्या बोटी मोठ्या असून त्या व्यापारार्थे आराकान, तेनासिरी, सीलोन वगैरे दूर प्रदेशीं जाऊन स्वतःसाठीं व आपल्या सरदारांसाठीं दरवर्षीं २०-२५ हत्ती घेऊन येत असत. या हत्तींचें वजन संभाळून सागरमार्ग ओलांडणाऱ्या नौका त्याच्याजवळ असत. यावरून या नौका केवढ्या भक्कम व मोठ्या आकाराच्या असतील याची कल्पना सहज करतां येईल. बावरी म्हणतो कीं गोवळकोंडा येथील राजाच्या नौका व्यापारांत ताम्र-समुद्रांत मोछापर्थत जात असत व यापैकीं कित्येक नौका १००० टन वजनी असत. मच्छलीपट्टणपासून ४५ मैलांवर नरसापुर येथें नौकानयनाचें मोठे केंद्र असे व या ठिकाणीं जहाजे बांधण्यास अवश्य लागणारें लांकूड चांगलें मिळे. मोदापोलम येथेंहि उत्तम गोदी असून तेथें उत्तमांतल्या उत्तम व भक्कम नौका तयार करीत असत. कित्येक इंग्रज व्यापाऱ्यांनीं आपल्या व्यापारी नौका या देशांत करून घेतल्या होत्या. या गांवीं लोखंडी कामहि सुंदर करीत असत. याबद्दल बावरी काय म्हणतो तें त्याच्याच शब्दांत पहाः—“Any sort of iron work is here ingeniously performed by the natives, as spikes, bolts, anchors and the like. Very expert mast builders there are several here; they build very well and launch with as much discretion as I have seen in any part of the world. They have an excellent way of making shrouds, stays, or any riggings for ships.” याचा अर्थः—“या देशांत नाळ, खीळ, शंकु, सूळ, सळई, नांगर, अर्गळा किंवा इतर लोखंडी काम एतद्देशीय लोक कौशल्यानें करतात. बोटीचें बांधकाम करणारे तज्ज्ञ या देशांत विपुल आहेत. ते सुंदर नावा तयार करतात व नौका जमिनीवरून पाण्यांत अतिशय अकलहुषारीनें ढकलतात. या कामीं ते जगावरील कोणत्याहि देशांतील लोकांस हार जाणारे नाहींत. बोटीचे तणावे किंवा धिरावे, डोलकांठीचे दोरखंड व इतर कोणत्याहि आवश्यक लागणाऱ्या जिनसा वनविण्यांत त्यांचें कौशल्य अप्रतिम आहे.”

बावरीनें वर्णन केलेल्या बोटींच्या जाती वसूला, कॅटामरान, पटेला, ओलाकू, बडगाह, बाजरा व परगू ह्या होत. यापैकीं नदी उतरण्यास भाड्याच्या बोटीस ओलाकू व मजेखातर हवा खाण्यास न्यावयाच्या बोटीस बडगाह हीं नांवें होती.

परगू जातीच्या बोटीचा उपयोग जहाज भरणें व जहाजांमधील माल रिकामा करणें या कामीं होई. याशिवाय मलाया द्वीपसमूहाकडे जाणारे लढाऊ पडावहि असत. औरंगझेबनें सुरतेहून मकेला मुसलमान यात्रेकरू नेण्यासाठीं चार मोठीं जहाजें ठेविलीं होतीं असें डॉ. फ्रेझर यानें १६७२ मध्ये लिहून ठेवलें आहे. याच लेखकाच्या माहितीवरून असें दिसतें कीं कित्येक व्यापारी आपल्या जहाजांच्या संरक्षणार्थ बोटीवर ३० ते ४० तोफा ठेवीत असत. हिंदी महासागर व सिंधुसागर यांच्या दरम्यान चांचे लोकांचा उपद्रव झाला होता व ते वाटेल तीं जहाजें लुटून आपल्या ताब्यांत घेत. इ. स. १६९१ मध्ये अबदुल गफूर नांवाच्या एका मोठ्या व्यापाऱ्याचें जहाज चांच्यांनीं पकडलें व त्यानंतर थोड्याच दिवसांत याच व्यापाऱ्याचें फते महमद नांवाचें जहाज एव्हरी नांवाच्या इंग्रज चांच्याच्या हातीं सांपडलें. यानंतर याच इंग्रज चांच्यानें संजानचे आसपास औरंगझेबचें एक मोठें जहाज लुटून हस्तगत केलें. या बोटीवर ५२ लक्ष रुपये किंमतीचें सोनें—चांदीचें नाणें होतें ! याच लुटारूनें फिरून रामपुरा नांवाची बोट लुटली व इच्यांत त्याला १ लक्ष ७० हजार रुपये मिळाले ! !

याप्रमाणें वरील हकीकतीवरून मोंगलकालीन परिस्थितीची जाणीव होते. साम्राज्य पसरवीत असतां देशास वेष्टन करणाऱ्या सागरावरहि आपला ताबा ठेवून आपल्या देशाचा व्यापार वाढविण्याचें धोरण जे हिंदू राजे लोकांनीं कमज्यास्त मानानें पिढ्यान् पिढ्या व शतकानुशतके चालूं ठेवलें होतें तें मोंगल राज्यकर्त्यांनीं निदान कायम ठेवलें असतें तर वेगळीच परिस्थिति असती व कदाचित् परकीयांना जेते म्हणून या देशांत प्रवेश करण्यास प्रतिबंध झाला असता. परंतु अकबराच्या वेळेपासून पाश्चात्य देशांतील पोर्तुगीज, डच व इंग्रज या व्यापाऱ्यांना वखारी घालण्यास परवाने देण्यांत येऊं लागले. त्यांना अनायासेंच आपलें वर्चस्व या देशांतील परिस्थितीवर, व्यापारावर व राजकारणावर बसवितां आलें. आपसांतील कलहामि पेटवून एकमेकांस पादाक्रान्त करण्याच्या कारभारांत या परकीयांचें सहाय्य वाढत्या प्रमाणावर वेळींअवेळीं घेण्यांत येऊं लागलें. परकीयांचा सत्ताप्रवेश आत्मनाशांत पर्यवसान पावण्याचा संभव आहे याची मोंगल राज्यकर्त्यांस यत्किंचित्हि जाणीव उत्पन्न झाली नाही. अकबराचे वेळेपासून पोर्तुगीजांच्या परवानगीवांचून खुद्द मोंगलांच्या व्यापारी जहाजांसहि ईजिप्त, पूर्व आफ्रिका, अरबस्तान, चीन, मलाया



चित्र नं. ४ मोंगलकालीन जहाज (लढाऊ पडाव)

इत्यादि देशांशीं व्यापार करतां येईना ! अशी आत्मविघातक परिस्थिति मोंगल बादशहांनीं निर्माण केल्यामुळे एतद्देशीय हिंदु लोकांच्या परंपरागत चालत आलेल्या सागरव्यापारास मोठा धक्का बसला. त्यांची परंपरा खण्डित झाली, त्यांची महत्त्वाकांक्षा, उद्योग, साहस व कल्पकता हीं सगळीं संपुष्टांत येऊं लागलीं. औरंगजेबाच्या कारकीर्दीत तर हिंदूवरील जुलमाचा कहर झाल्याने हिंदु सागरव्यापाऱ्यांस समुद्रावरील सुरक्षितता नाहीशी झाली. शिवाय बादशहाची मर्जी खपा झाली तर काय अनर्थ ओढवतील या भयाने साहसी हिंदु व्यापाऱ्यांची संख्या दिवसेंदिवस क्षीण होत गेली. खुद्द मोंगल बादशहाचीच जहाजे जेथें लुटलीं जात तेथें इतरांची काय कथा ? याप्रमाणे सोळाव्या शतकापासून हिंदुस्थानचा सागरव्यापार पाश्चात्य राष्ट्रांपैकीं प्रथम पोर्तुगीज, नंतर डच व अखेरीस इंग्रज व्यापाऱ्यांच्या हातांत गेला व या देशाचा वैभववि पश्चिम क्षितिजाकडे वळला ! मध्यंतरीं हिंदुपदादशाही स्थापतांना छत्रपति शिवाजी महाराजांनीं आपलें आरमार वाढवून इंग्रजांस थोपवून धरलें, परंतु त्यांचें धर्मप्रेम, शौर्य, निःस्वार्थीपणा, साहस इत्यादि गुणांची परंपरा पुढें न टिकल्यामुळे अखेर मराठा अमदानीचीहि काळाच्या झंझावातांत वावडी उडाली व हिंदुस्थान देश आपल्या वैभवास पारखा होऊन स्वतःच्या घरांत परका बनला !



भाग सातवा.

मराठ्यांचें आरमार.



ज्यांना राज्य चालवावयाचें असतें त्यांना राजनीतीची अत्यंत आवश्यकता असते, व यासाठीं राजाला ज्ञानाचें महत्त्व असतें. मराठी राज्याच्या हितशत्रूंनीं श्रीशिवछत्रपति अक्षरशत्रु होते असा खोटा प्रचार चालविला होता व शाळांतील विद्यार्थ्यांकडून ही गोष्ट ऐतिहासिक सत्य म्हणून घोकून घेण्यांत येत होती; परंतु तत्कालीन पुराव्यावरून शिवाजीला त्यावेळच्या पद्धतीस अनुसरून दादोजी कोंडदेव यांने शिक्षण देण्याची व्यवस्था केली होती. आमच्यांतीलच कांहीं विद्वान लेखक हिंदु व अर्थात् श्रीशिवछत्रपतींचे अभिमानी असूनहि त्यांस सहेतुक लिहिणारे पाश्चिमात्य व मुसलमान लेखक अधिक विश्वसनीय वाटतात ही सखेदाश्चर्याची गोष्ट आहे. अशा लेखांत प्रसिद्ध इतिहास लेखक सर यदुनाथ सरकार यांची प्रमुखत्वानें गणना होते. त्यांचा औरंगजेबाकडे विशेष ओढा आहे, मात्र शिवाजीकडे पाहण्याची दृष्टि विशेषशी आदरयुक्त नाहीं. त्यांनीं आपल्या ग्रंथांत शिवाजीस “अक्षरशत्रु” ठरविलें आहे. सरसाहेबांनीं १९२९ मध्ये प्रसिद्ध केलेल्या शिवचरित्राच्या इंग्रजी ग्रंथांत पुढील उतारा दिला आहे:—
Shiwaji was illiterate. He built up his kingdom and government before visiting any royal court, civilized city or organised camp. He received no help or counsel from any experienced Minister or General, but his native genius alone and un-aided enabled him to found a compact kingdom and an invincible army and a grand and beneficent system of administration.”

“शिवाजी अशिक्षित होता, व ग्रंथाचा त्याला गंधहि नव्हता. सुधारलेल्या शहरांत, संघटित सैन्यांत अथवा राजदरबारांत प्रवेश करण्यापूर्वीच त्यानें स्वराज्य-स्थापना करून आपला कारभार चालविला. एखादा तज्ज्ञ व राजकारणपटु मंत्री, अथवा सेनानायक याचा सल्ला त्यास मिळाला नाहीं, तरी त्यानें केवळ

आपल्या जन्मजात बुद्धिवैभवानेच कोणाचीहि मदत न घेतां संघटित स्वराज्य स्थापिलें, अजिंक्य सैन्य उभारलें व उपकारक राज्यपद्धति निर्माण केली. ” (शिवाजीची राजनीति, १९४१ भा. वा. भट, पान ८) हीं विधानें असत्य व त्याज्य असल्याचें रा. भट यांनीं आपल्या ग्रंथांत उत्तम प्रकारें व बलिष्ठ प्रमाणांनीं विशद केलें असल्यामुळे त्याचा येथें पुनरुच्चार किंवा विस्तार करण्याचें प्रयोजन नाही. तथापि डॉ. बाळकृष्ण यांनीं हें विधान खंडन करतांना काय म्हटलें आहे तें येथें सांगितल्याशिवाय राहवत नाही. ते म्हणतातः—

It is hardly necessary to multiply such instances had not Sir. J. Sarkar asserted that Shiawaji was illiterate. He maintains that the Europeans never saw him write anything, but we have shown above that the English, the Dutch, the Portugese have all testified he could read and write. They received his autographs, letters, and treaties presonally signed by him. It is hoped that some of these letters will one day be discovered in the European archives.

“ सर यदुनाथ सरकार यांनीं शिवाजी अशिक्षित होता हें विधान केलें नसतें तर अधिक उदाहरणें देण्याची गरज नव्हती. यदुनाथ म्हणतात कीं युरोपियनांनीं शिवाजीस कधीं हातांनीं लिहितांना पाहिलें नाही. परंतु आम्ही या ग्रंथांत यापूर्वीं दाखविलेंच आहे कीं इंग्रज, डच व पोर्तुगीज लोकांनीं त्याच्या साक्षरतेची कबुली दिली आहे. त्या सर्वांस शिवाजीची हस्ताक्षरी मिळाली असून त्यानें स्वतः सही केलेलीं पत्रें व तहाचे मसुदेहि त्यांपाशीं आहेत. युरोपीयन राष्ट्रांच्या दप्तरखान्यांत हीं पत्रें कधीं काळीं खास उपलब्ध होतील अशी बळकट आशा आहे. ” असो. शिवभारत ग्रंथांत शिवाजीस देण्यांत आलेल्या शिक्षणाविषयी उल्लेख आहेत त्याची थोडीशी माहिती येथें देणें प्रस्तुत विवेचनास धरूनच होणार आहे. त्या ग्रंथांत निर्देश आहे कीं, श्रुति, स्मृति, पुराणें, भारतराजनीति, सर्वशास्त्रें, रामायण, काव्य, व्यायाम, वास्तुविद्या, फलज्योतिष, साङ्गधनुर्वेद, सुभाषित, हत्ती, घोडे व रथ यांवर बसण्याचें चातुर्य, निरनिराळ्या भाषा, चढणें-उतरणें, दौड मारणें, तलवार, धनुष्य, चक्र, भाला, पट्टा व शक्ति वगैरे आयुधांचा शास्त्रशुद्ध अभ्यास, युद्ध व बाहुयुद्ध, दुर्ग अभेद्य करणें वगैरे अनेक विषयांचें त्यास शिक्षण देण्यांत आलें होतें. याप्रमाणेंच शिवदिग्विजय ग्रंथांत ग्रथित केलेल्या व शिवाजीस शिकविलेल्या चतुर्दश विद्यांचीं

नावें:—१ ब्रह्मज्ञान, २ रसायन, ३ कविता, ४ वेद, ५ ज्योतिष, ६ धनुर्विद्या, ७ व्याकरण, ८ जलावरोहण, ९ नृत्यकला, १० वाद्ययुक्त गीत, ११ वैद्यक, १२ अश्वारोहण, १३ कामशास्त्र व १४ तर्कशास्त्र. पराक्रमी पुरुषाचा चरित्रलेखक त्याच्या अलौकिक गुणसंपत्तीवर मोहित झाला असल्यामुळे प्रत्यक्ष वस्तुस्थितीचें उल्लंघन करून तो प्रसंगविशेषी काव्यप्रांतांत शिरतो व वास्तवांतील उणीव आपल्या प्रतिभेनें भरून काढतो, असें मानलें तरी तो वास्तवाशीं असंबद्ध असें वर्णन किंवा विषयविस्तार करूं शकत नाही. पंचेल तेंच खावें या व्यावहारिक सत्यास धरून तो आपल्या नायकाचें वर्णन जरा अतिशयोक्त भाषेत करतो, तरी त्याच्या प्रतापाला, साजेशा कीर्तीला व तत्कालीन विचारी लोकांच्या मनास सुखकर अशीच प्रसन्नता तो उत्पन्न करीत असतो. याला ईंग्रजी साहित्यग्रंथांत poetic justice म्हणतात व कवीला हें स्वातंत्र्य अनिर्बन्धपणें वापरण्याची साहित्यिकांची परवानगी असते. वर शिवाजीनें अभ्यासिलेल्या गुणांची यादी पाहिली तर त्याची गणना राज्यसंस्थापकापेक्षां महापण्डितांत करावी लागेल असें वाटण्याचा संभव आहे, पण चरित्रलेखकानें संधि साधतांच उपयोग केलेल्या “काव्यसत्या”कडे (poetic truth) लक्ष दिलें तर त्याची वरवर दिसणारी अतिशयोक्ति शिवाजीच्या अंगच्या लोकोत्तर गुणांचें प्रकाशन करणारी आहे असें थोड्या विचाराअन्तीं दिसून आल्या- शिवाय राहणार नाही. कसें तें पहा. ब्रिटिश साम्राज्याचा कुशल कर्णधार चर्चिल घ्या, जर्मनांचा डिक्टेटर हिटलर घ्या, रशियाचा लेनिन घ्या, किंवा थोड्या मागच्या काळाचा कायझर घ्या—असल्या लोकोत्तर पुरुषांच्या अंगीं एवढी व्यापक- बुद्धि असते कीं ते स्वतः कोणत्याहि एका विषयांत गाढे विद्यावन्त नसले तरी कोणत्याहि शास्त्रांतील मूलभूत सिद्धान्त आकलण्याची पात्रता त्यांना असते, या गुणग्राहकतेच्या बळावर ते योग्य माणसाची योग्य परीक्षा करून त्याला लायक अशा कामीं त्याची योजना करतात. स्वतः गातां न येणारा मार्मिक गवयागवयांमध्ये श्रेष्ठ, कनिष्ठ कोण आहे हें ठरवूं शकतो, व स्वतः रणक्षेत्रावर शौर्य न गाजवितां लढणाऱ्या सैनिकांची रचना करूं शकतो. मूलगामीदृष्टीचे अलौकिक पुरुष अशा रीतीनेंच तज्ज्ञांकडून कामें करवून घेत असतात, मग त्यांचें पाण्डित्य या तज्ज्ञांपेक्षांहि श्रेष्ठ दर्ज्याचें असतें, त्यांना त्या त्या शास्त्राचीं मूलभूत तत्त्वे माहीत असतात, त्यांचा त्या त्या विषयाचा अभ्यास झालेला असतो असें त्यांचें वर्णन जर कोणीं केलें तर ते वस्तुस्थितीस सोडून व “असत्य” या सदरांत घालण्यासारखें असतें असें

रास्तपणानें म्हणतां येणार नाहीं. असो. शिवाजी महाराजांना स्वराज्य स्थापून तें रक्षण करावयाचें असल्यानें त्यांनीं राजनीतीचा सखोल अभ्यास केला असलाच पाहिजे व त्यावरून त्यांस देश जिंकणें व राखणें व प्रजा संतुष्ट ठेवून राज्यकारभार उत्तम तऱ्हेनें चालविणें याचें उत्तम ज्ञान असलें पाहिजे हें उघड आहे. त्याला राज्याच्या सुरक्षिततेकरितां जे उपाय करावे लागले त्यांत देशाचा व्यापार वाढविणें व जिकिलेल्या समुद्रालगतच्या प्रदेशाचें रक्षण करण्याकरितां उपाययोजना करणें यांचा सहजच अन्तर्भाव होत होता. समुद्रावरील व्यापार वाढवावयाचा तर नावा तयार असल्या पाहिजेत व व्यापार सुरक्षित ठेवावयाचा तर आरमारहि सुसज्ज ठेवावयास पाहिजे हें शिवाजीमहाराजांनीं प्रथम ठरविलें. त्यांचें आज्ञापत्रक पहाः—

“ आरमार म्हणजे एक स्वतंत्र्य राज्याङ्गच आहे. जसें ज्यास अश्वबल तशी त्याची वृद्धिपृथा आहे, तद्वत्च ज्याजवळ आरमार त्याचा समुद्र. ”

हें आज्ञापत्र नीट समजण्यास त्यावेळच्या परिस्थितीचा थोडासा परिचय करून घेतला पाहिजे. शिवाजीनें आपलें स्वराज्य स्थापण्यापूर्वी जे प्रदेश जिंकून राज्य-विस्तार केला त्याचे पूर्वाधीत त्यानें आपली सत्ता कोंकणांत प्रस्थापित केली होती व या प्रांताच्या पश्चिमेस सिंधु सागर (अरबी समुद्र) पसरला होता व या समुद्रावर दामोळ, चिपळुण, चौल, राजापुर, वेगुलें वगैरे बंदरे होती. त्यांत खुद्द राजापुरास डच, फ्रेंच, इंग्रजादि पाश्चिमात्य परकीय लोकांनीं शिवाजीच्या जन्मा-आधींच वखारी घालून आपला व्यापार चालविला होता. दंडाराजपुरी खाडीच्या मुखाशीं एक जलदुर्ग अथवा जंजिरा आहे तो आदिलशाहीच्या हाताखालील सरदार शिद्दी संबूळ याच्या ताब्यांत होता व याच शिद्यापासून शिवाजीनें रायरीचा किल्ला उर्फ रायगड जिंकून घेतल्यानें तो कट्टा शत्रु झाला होता. राजापुरी बंदर शिवाजीच्या हातांत होतें व जंजिरा बेट शिद्दीच्या कबज्यांत होतें. त्यामुळे आपल्या वाटेतील ही धोंड काढून टाकून सुरत ते कारवार हा संबंध किनारा आपल्या हातांत ठेवावा म्हणजे इराण, आफ्रिका, अरबस्तान इत्यादि देशांशीं होणारा व्यापार आपल्या ताब्यांत राहून आपल्या राज्याची भरभराट होईल व आपल्या राष्ट्राचें सागरावरील आक्रमणापासून संक्षरणहि होईल या दोन महत्त्वाचा हेतूनीं प्रेरित होऊन शिवाजीनें आपलें आरमार वाढविण्याचा उद्योग आरंभिला. विजा-पुरच्या पादशाहीशीं झगडत असतां त्यानें १६४८ मध्यें राजापुरावर स्वारी

केली होती. विजापुरकरांशी युद्ध चालू असतांना व रांगणा जिकतांना शत्रु-पक्षाच्या मुसलमानांस व पन्हाळगडाला वेढा घालणाऱ्या मुसलमानांस इंग्रजांकडून दारुगोळा, तोफा वगैरे युद्धसामग्री पुरविली जाई याबद्दल मनांत राग ठेवून शिवाजीने राजापुरांतून खंडणी वसूल केल्यानंतर इंग्रजांची वखार लुटली आणि तेथील इंग्रज व्यापाऱ्यांस कैद करून डोंगरी किल्ल्यावर दोन वर्षे अडकवून ठेवले होते. इंग्रजांनी इतःपर आपल्या शत्रूस मदत करू नये एवढ्याकरिता त्याने इंग्रजांवर अशा रीतीने जरब बसविली व त्याचा हा हेतु सफलहि झाला. इंग्रजांनी राजापुर येथील आपली व्यापारी वखारच उठविली ! इंग्रजांना डच लोकांचा व्यापार मनांतून सलत होता. शिंदी याकूबखान याने इंग्रजांस अशी अट घातली की “मी डच लोकांना राजापुरास वखार घालण्यास बंदी करतो व तुम्ही शिवाजीविरुद्ध आम्हांस मदत करा.” पण सुरतेच्या इंग्रज गव्हर्नरने हें म्हणणे मान्य केले नाही. ही इंग्रजांची व शिवाजीची पहिलीच भेट. यानंतर त्यांची भेट तीस वर्षांनंतर सुरत येथेच झाली. कल्याणपासून गोव्यापर्यंतचा समुद्राचा पट्टा व सह्याद्रीच्या पठारावरील भीमेपासून वारणेपर्यंतचा संबंध मुलुख शिवाजीच्या राज्यांत यावेळी मोडत असे व याचा बचाव करावयाचा तर प्रथम आदिलशाही व नंतर मोंगलशाही यांजशी झगडा करणे त्यास अवश्य झाले. १६५९ नंतर विजापुरकरांचा पाडाव केल्यावर शिवाजीने मोंगलांच्या मुलखांकडे आपले लक्ष्य वळविले. १६६१ मध्ये शिवाजीच्या मुलखांतील कल्याण व भिवंडी मोंगलांनी घेऊन कुरापत काढतांच शिवाजीने मोंगलांवरील आक्रमणाचा विडा उचलला. प्रथमतः त्याने १६६४ मध्ये सुरतेवर स्वारी करून आपल्या प्रभावी सत्तेची चुणुक मोंगलांच्या निदर्शनास आणली. या स्वारीत त्याला २२ शेर वजनाचे मोत्यांचे कंठे मिळाले व मालाने भरलेली १९ जहाजे त्याने लुटली. सुरत हें शहर लुटण्याचें मुख्य कारण म्हणजे मोंगलांनी पुण्यास आपला सुभेदार ठेऊन शिवाजीच्या हालचालींस प्रतिबंध करण्याचा घाट घातला होता त्यास काटशाह देणे हा होता. त्याने सुरतेवर स्वारी करतांच मोंगली सैन्य सुरतेकडे वळले व अनायासेच पुण्यावरील बंध सैल होऊन शिवाजीचा इष्ट हेतु सिद्धीस गेला. एवढा विस्तार करण्याचें प्रयोजन म्हणजे शिवाजीस आपले राज्य स्थापन करतांना उत्तरेस मोंगलाची सत्ता व पूर्व आणि दक्षिण या दोन बाजूस विजापूरची आदिलशाही सत्ता यांचा उपद्रव होत असे, म्हणून या दोघांचाहि बंदोबस्त करण्यास त्याला समुद्रावरील आरमाराची जरूरी भासली.

जंजिऱ्याच्या शिद्दीजवळ मोंठें आरमार असून त्याचा उपयोग तो कोंकण प्रांतांतील किनाऱ्यालगतचा मुलुख लुटणें व हिंदु लोकांस उपद्रव देऊन शिवाजीच्या मुलखावर आक्रमण करणें या कामीं करीत असे. आपल्या स्वराज्यांत स्थायिकता, सुरक्षितता व शांतता ठेवून देशाचा व्यापार वाढवावा व सुवत्ता आणावी हा शिवाजीचा प्रधान हेतु होता. पण मोंगल व विजापुरकर यांना जेरीस आणल्याखेरीज हा हेतु सिद्दीस जावयाचा नाही हें जाणून त्यानें खुष्की लष्कराबरोबरच आरमारी सत्ता व सामर्थ्य वाढविण्याचा उपक्रम केला. सभासद व चिटणीस यांनीं लिहिलेल्या बखरींतील उतारे या विधानावर प्रकाश पाडणारे आहेत म्हणून तिकडे पाहूं या.

“ जंजिरा पाणियांत किल्ला जेर न होय, असाध्य, आपणांस यावा,”
 “ समुद्रांत सत्ता करावी. म्हणून बहुत चित्तांत हेतु धरून आरमार ”
 “ करावें असा बेत करून जहाजें सजलीं. नवीं तयार करविलीं...”
 “ समुद्रांत सत्ता बसविली. दर्याकिनारी जागांजागां शहरें मारूं ”
 “ लागले. ” [चिटणीस शिवचरित्र. शिवाजीची राजनीति. भट.

पा. २३७]

“ कित्येक पाणियांतील डोंगर बांधून दर्यामध्ये गड बसविले. पाणि ”
 “ यांतील केवळ जंजिरे असे करून गड जहाजें मेळवून दर्यास ”
 “ पालाप राजियांनीं घातलें ” [सभासद बखर. सदरहू, भट.

पा. २३७]

चरित्रकार सभासदानें केलेल्या आरमाराच्या वर्णनावरूनहि बराच बोध होतो यासाठीं पुढील महत्त्वाच्या उताऱ्याकडे वाचकांनीं अवश्य लक्ष पुरवावें.

“ त्यास राजियांनीं जहाजें पाणियांतील सजविली. गुलाबा व ”
 “ तरांडी व तारवें, गलबतें, शिबाडे, पगार अशीं नाना जातीचीं ”
 “ जहाजें करून दर्यासागर म्हणोन मुसलमान सुभेदार व मायनाईक ”
 “ म्हणोन भंडारी असे दोघे सुभेदार करोन, दोनशें जहाजें एक सुभा,”
 “ असें आरमार सजलें. त्यास व शिद्दीचे जहाजास युद्ध होऊन ”
 “ शिद्दीचीं जहाजें पाडाव केलीं. युद्ध बहुत जाहलें. दर्यांत तरांडे ”
 “ फिरना ऐसें जाहलें. त्यावर हमेषा युद्ध करीत चालले. मग चोरून ”
 “ मारून हबशी सामान नेत होता. राजियाचीं जहाजें जागां जागां ”

“ बंदर शहरें, मोंगलाई व फिरंगी व वलंदेज, इंग्रज किलात! व ऐशा ”
 “ सत्तावीस पादशहा पाण्यांत आहेत त्यांचीं शहरें बेदनुर, सौदें ”
 “ श्रीरंगपट्टण, ऐशीं दर्याकिनारें नाना शहरें मारून पोट भरीत चालले ”
 “ जागां जागां युद्ध करीत मालमत्ता मेळवून आपलें पोट भरून ”
 “ राजियांस रसद, द्रव्यें जिनस आणून देऊं लागले. ये रीतीनें ”
 “ सातशें जहाजें पाण्यांत झालीं. समुद्रामध्येहि एक लष्कर झालें. ”
 “ हा एक बेत सजिला. ” [सभासदकृत शिवचरित्र. भट.]

जंजिन्याला शह देण्यासाठीं म्हणून दंडा राजपुरीच्या खाडीच्या तोंडाशींच दुसरा दुर्ग स्वतःचे मालकीचा शिवरायानें बांधून त्यास पद्मदुर्ग असें नांव दिलें व त्या-
 शिवाय सिंधुदुर्ग, विजयदुर्ग असे दोन किल्ले समुद्रकाठीं बांधविले. याशिवाय मुंबई-
 नजीक असणारीं दोन बेटें खांदेरी व उंदेरी यांवरहि किल्ले बांधून तटबंदी केली.
 १६६७ पर्यंत शिवाजीनें दक्षिणेस राजापुर व घेरिया उर्फ विजयदुर्गपासून उत्तरेस
 दमणपर्यंत सर्व समुद्रकिनारा अंकित करून ठेवला. मुंबई बेट हें प्रथम पोर्तुगीजांचें,
 पण तें पुढें पोर्तुगीजांची राजकन्या व इंग्रजांचा राजपुत्र यांच्या विवाहप्रसंगीं
 आंदणांत दिल्यामुळें तें इंग्रजांच्या हातीं येऊन तेथील बंदीबस्त इंग्रज गव्हर्नरकडे
 गेला. शिवाजीस उपद्रव करून अडल्यावेळीं शिंदी हा मुंबई बेटाचा आश्रय करी
 व इंग्रजहि त्यास हरकत घेत नसत. त्यांजवर जरब बसविण्याच्या हेतूनें मुंबई-
 नजीकची खांदेरी व उंदेरी या बेटांवर तटबंदी व किल्ला बांधण्यासाठीं शिवाजीनें
 आपलें सामान उतरविलें त्यास इंग्रजांनीं हरकत घेतली. हीं बेटें पोर्तुगीजांकडून
 आम्हांस आंदणांत मिळालीं असा दावा इंग्रज करूं लागले त्याचा इनकार पोर्तुगीजांनीं
 परभारें केला. शिवाजीचें काम बंद पडत नाहीं असें पाहून त्यावर इंग्रजांच्या
 आरमारानें हल्ला चढविला (१६७९). प्रथम शिवाजीच्या लोकांनीं त्यांस बरोबर
 उतरूं दिलें, व मग झाडून सगळ्यांची कत्तल उडविली ! याचें पारिपत्य करण्या-
 साठीं म्हणून इंग्रजांनीं शिंदीच्या मदतीनें आपलें रिव्हेंज नामक पंधरा तोफांचें
 जहाज व दोनशें सैनिक असलेलीं दुसरीं गलबतें खांदेरीजवळ मराठ्यांस खांदेरीतील
 तटबंदी बंद करणें भाग पाडण्यास्तव पाठविलीं. इंग्रजांकडील अधिकारी कॅ. मिचिन
 व केग्विन असून शिवाजीचा मुख्य अधिकारी दौलतखान हा होता. यांच्यामध्ये
 तुंबळ युद्ध झालें. दोघांचेहि मनस्वी नुकसान झालें, पण खांदेरी किल्ला इंग्रजांस
 मिळाला नाहीं. यापूर्वी १६७४ त शिवाजीनें आपलें आरमार वाढवून व दुसरी.

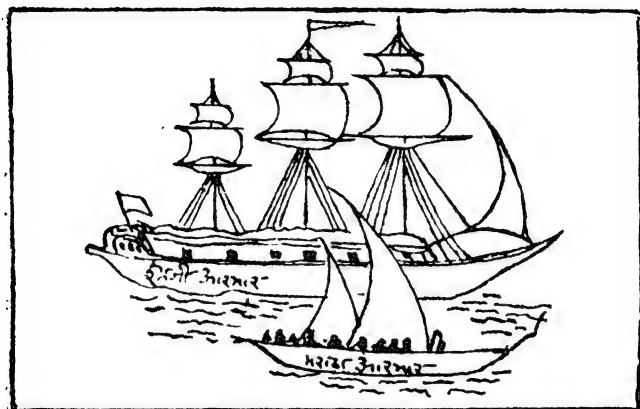
फौज रायगडावरून आणवून शिंदीवर चाल केली. मराठ्यांनीं शिंदीचे शेकडों लोक मारले व जंजिऱ्यापासून तों तहत गोंव्यापर्यंतचा सर्व समुद्रकिनारा काबीज केला. शिंद्यानें मराठ्यांपासून जिंकून घेतलेलें राजपुरी बंदर पुनः मराठ्यांनीं परत जिंकून घेतलें. याप्रमाणें शिंदीचा पाडाव करून त्यास शिवाजीच्या सैन्यानें सुरते-पर्यंत पिटाळून लावले. तेव्हां शिंदीस औरंगजेबानें मदत पाठवून शिवाजीवर स्वारी करण्याचा हुकूम सोडला. तसा तो नव्या कुमकेसह एकदम वेंगुलें येथें येऊन पोहोंचला. परंतु विजयदुर्ग व राजापुर येथील शिवाजीच्या आरमारानें त्यास हाकून लावले (१६७६). मोरोपंत पेशव्यानें जंजिऱ्यास वेढा दिला, परंतु मराठ्यांस जंजिरा मिळाला नाहीं. यावेळच्या शिवाजीच्या आरमाराची विस्तृत माहिती रियासतकार सरदेसायांच्याच शब्दांत दिलेली बरी.

- “ रॉबर्ट आर्मे यानें सींदी, इंग्रज व पोर्तुगीज इत्यादि दर्यावर्दी ”
 “ लोकांशीं मराठ्यांचे झगडे झाले त्यांची सविस्तर हकीकत दिली ”
 “ आहे. तो म्हणतो, इ. स. १६७५ त शिवाजीच्या आरमारांत ”
 “ लहान मोठीं सत्तावन जहाजे होती. यांपैकीं पंधरा थेंबज व ”
 “ बाकीचीं गलबते होती. सींदीचा डोळा कुल्यावर होता. ”
 “ सन १६७८ त सींदीनें मुंबईचे माजगांव बंदरांत आपलें ठाणें ”
 “ दिलें. ही गोष्ट शिवाजी व इंग्रज यांचे स्नेहास बाधक होती. ”
 “ परंतु सुरतचे मोंगल सुभेदारानें मुंबईचे इंग्रज प्रेसिडेंटची ”
 “ परवानगी घेऊन सींदीस माजगांवांत राहूं दिलें. यावेळीं ”
 “ सींदीनें शिवाजीचे मुलखांत कळोळ उसळून दिला. त्यावरून ”
 “ सींदीचें आरमार जाळून टाकण्याचे उद्देशानें शिवाजीच्या आर- ”
 “ माराचे दोन सरदार दर्यासारंग व दौलतखान हे जुलै महिन्यांत ”
 “ ४००० लोकांनिशीं पनवेल येथें आले. परंतु पावसाळ्यामुळे ”
 “ त्यांचा इलाज चालला नाहीं. तेव्हां उत्तर दिशेनें सींदीवर ”
 “ हल्ला करण्यासाठीं दौलतखान कल्याणास गेला. कल्याणाहून ”
 “ माजगांवास येण्याचा रस्ता पोर्तुगीज लोकांचे हद्दींतून होता. ”
 “ ह्या मराठ्यांच्या फौजेची इंग्रजांस व पोर्तुगीजांस धास्ती पडली. ”
 “ वसई व साष्टी येथील लोकांनीं दौलतखानास पुढें येऊं दिलें ”
 “ नाहीं. तेव्हां दौलतखान सुरतच्या आजूबाजूची लूट जमवून ”

“ परत रायगडास गेला. ईंग्रजांनीं सीद्दीस मुंबईस आसरा दिला ”
 “ हें शिवाजीस सहन झालें नाहीं. इकडे त्यानें जंजिन्यावर स्वारी ”
 “ केली असतां सीद्दी कासम हा मुंबई सोडून परत आला नाहीं. ”
 “ ह्या वेळीं शिवाजी आपल्या आरमारांत विशेष भरती करीत ”
 “ होता. आरमाराचा झगडा पुढें मागें निकराचा झाल्याशिवाय ”
 “ राहणार नाहीं हें तो जाणून होता. पश्चिम किनाऱ्यावरील व्यापार ”
 “ अत्यन्त महत्त्वाचा होता, परंतु आपल्या लोकांचीं जहाजे ”
 “ युरोपीयन लोकांच्या तोडीचीं नव्हती. शत्रु आला असतां ”
 “ झटकन पळून जाणें त्यांस साधे, पण भर समुद्रांत युरोपीयन ”
 “ जहाजांशीं टक्कर देण्यास तीं समर्थ नव्हतीं. ”

याप्रमाणें आपल्या वाढत्या राज्यास बळकटी आणणें व समृद्ध करण्यासाठीं अवश्य असणारीं साधनें, आरमार व परदेशांशीं व्यापार यांकडे शिवाजीचें लक्ष पूर्णपणें असल्यानें त्यानें आरमार उभारून समुद्रकिनाऱ्यावरील बंदोबस्तास प्रारंभ केला होता. १६४८ मध्ये विजापुरच्या पादशाहीस जेर करतांना शिवाजीनें कल्याण ते राजापुरपर्यंतच्या घेतलेल्या मुलखावर केवळ विजापुरचेंच राज्य हक्क सांगत नसून जव्हारचे कोळी, जंजिन्याचे शिद्दी, वाडीचे सावंत, पोर्तुगीज, डच, फ्रेंच व ईंग्रज या सर्वांचे या किनाऱ्यावर अनेक कारणांनीं हक्क उपस्थित झाले होते. या सर्वांस जेर करण्याचें काम त्यास करावें लागलें. सिद्दीचा पाडाव करून त्याचा बहुतेक प्रांत स्वराज्यांत जोडून त्याकडे असा फक्त जंजिन्याचा किल्ला व राजापुरी खाडीतील जंजिरा बेट हेच फक्त ठेविले होते. यापुढें जंजिरा घ्यावयास आरमाराची अत्यंत जरूरी म्हणून मग त्यानें आरमार तयार करण्यास प्रारंभ केला. राजापुर, बार्सिलोर, सुरत, चिपळूण या शहरांवर स्वारी करण्यांत त्या त्या बंदरांत आपलें आरमार असावें हा त्याचा हेतु होता. राजापुर-सुरतेची लढत त्यानें आरमार बांधण्याचे कामींच आणली होती. पांच सात वर्षे सतत खूपून त्यानें बलाढ्य आरमार तयार करविलें. त्याच्या आरमारावर बहुतेक भरणा कोळी व भंडारी जातीच्या खलाशांचा होता. नावा व जहाजे बांधण्यासाठीं कारखाने व गोद्या पाहिजेत त्या त्यानें विजयदुर्ग, कुलाबा, सिंधुदुर्ग उर्फ मालवण, रत्नागिरी, अंजनवेल वगैरे जागीं उभ्या केल्या याबद्दल मराठी इतिहासलेखक ग्रॅट डफ म्हणतो:-
 “ The Marathas continued in possession of most of their

forts on the coast. They had maritime depots at Severn doorga and Vijiadoorg, but the principal rendezvous of their fleet continued, as in the time of Shiwaji, at Kolaba." "समुद्रकिमान्यावरील बहुतेक किल्ले मराठ्यांच्याच स्वाधीन होते. सुवर्णदुर्ग व विजयदुर्ग या जागी त्यांच्या मोठ्या गोदी होत्या. पण शिवाजीच्या वेळेप्रमाणेच पुढील काळांतहि मराठ्यांची मुख्य आरमाराची संघटित शक्ति कुलाब्यालाच



चित्र नं. ५ मराठा आरमार विरुद्ध इंग्रजी आरमार.

(राधाकुमुद मुकजींच्या पुस्तकाधारे)

होती." याचप्रमाणे शिवाजीच्या आरमारासंबंधी हाच लेखक लिहितो:—

"Having seen advantage...derived from a fleet Shiwaji used great exertions to fit out a marine. He rebuilt or strengthened Kolaba, repaired Severndoorg and Vijaya-doorg and prepared vessels at all these places. His principal depot was the harbour at Kolaba, twenty miles south of Bombay." "आरमारापासून फायदा आहे हें लक्षांत येताच

शिवाजीनें अतोनात परिश्रम करून आपलें आरमार तयार करविलें. कुलाबा बंदराची डागडुजी व फेरतटबंदी करून सुवर्णदुर्ग व विजयदुर्ग यांची दुरुस्ती

करविली व या सर्व ठिकाणीं जहाजें बांधण्यास प्रारंभ केला. मुंबईच्या दक्षिणेस वीस मैलांवरील बंदर कुलाबा येथें त्यानें आपलें मुख्य आरमारी ठाणें बसविलें. ”

समुद्रावरील स्वान्यांच्या प्रारंभीं शिवाजीजवळ मोठीं लडाऊ जहाजें फक्त तीनच होती व तीं त्यानें आपल्या कारकीर्दीच्या अखेरीस साठांवर नेलीं. याशिवाय वेगळाल्या प्रकारच्या लहान नावा ७०० च्यावर होत्या असें सभासद म्हणतो. एकंदर आरमारांत पांच हजार लोक होते. शिवाजीनें आरमाराचा स्वतंत्र विभाग न ठेवतां त्याचा समावेश सैन्यखात्यांतच केला. त्याचे मुख्य आरमारी अधिकारी दर्यासारंग इब्राहीमखान, दौलतखान, मायनायक भंडारी वगैरे सरदार असले तरी वेळप्रसंगीं सैन्यांतील इतर कर्तव्यगार व बुद्धिमान अधिकाऱ्यांसहि तो युद्धार्थ पाठवीत असे. याप्रमाणें आरमारी युद्धांत खुष्की सैन्याप्रमाणेंच पुढाकार घेणाऱ्या अधिकाऱ्यांत मुख्यतः मोरोपंत पेशवे, रघुनाथ वल्लाळ, नेताजी पालकर हीं नांवें खुल्लन चमकण्यासारखीं होती व त्याचप्रमाणें भिवजी गुजर व कान्होजी आंग्रे हे शिवाजीच्या आरमारांत नोकरी करीत असतांनाच उदयास आले.

मुंबईजवळच्या खांदेरी बेटावरील मराठा इंग्रजांच्या चकमकीची हकीकत मागें दिलीच आहे. याचबरोबर जंजिरेकर शिद्यानेंहि शिवाजीवर आपलें आरमार सोडलें होतें, पण त्याचेंहि शिवाजीपुढें कांहीं चाललें नाहीं, यासंबंधीचा पुरावा डॉ. फ्रेअरच्या ग्रंथांत सांपडतो. तो असा:—“ Amidst these Wars and rumours of war, we quietly lay down our arms and leave Sewaji and Siddy alone to contend for our strong piece of ground on Hendry Kendry ; how much to our honour or reproach may be gathered from the language daily cast in our teeth, vaunt why our nation ? What victories have you achieved ? What has your sword done ? Who ever felt your power ? What do you possess ? We see the Dutch out-do you. The Portugese have behaved themselves like men. Every one runs you down. You can scarce keep Bombay which you got not by your valour but compact and will you pretend to be men of war or cope with our Princes ? It is fit for you to live on merchandise and submit to us.”

“ या लढाया किंवा त्यासंबंधीं अफवा उठल्या कीं आम्ही आपली शस्त्रें खालीं ठेवूब.

आपलीं मजबूत बेटें खांदेरी-उंदेरी यांच्या मालकीबद्दल शिवाजी व सिद्दी यांस खुशाल परस्परांत झगडूं देतों! दररोज लोक आमच्या तोंडावर बोलतात तें कळवितों त्यावरून आमची मानहानी होते कीं वडेजाब होतो हें कळेल. लोक म्हणतातः—तुम्ही आमच्या 'राष्ट्राविरुद्ध आपली प्रौढी कां फुकट मिरवितां? तुम्ही कोणते पराक्रम गाजविले आहेत? तुमच्या तलवारीनें काय बहादुरकी केली आहे? तुमची भीती कोणाला वाटते? तुमचें स्वामित्व कोणत्या जागेवर आहे? डच लोक तुमच्यावर मात करतांना आम्ही पाहतों! पोर्तुगीज लोक मर्दाप्रमाणें वागले; तुम्हांला प्रत्येकजण खालीं पहावयास लावतो. मुंबई बेट हातीं ठेवणेंच कठीण आहे. हें बेट तहांत तुम्हांस मिळालें असून तें तुम्ही आपल्या बहादुरीनें मिळविलें नाहीं. हें सत्य असतां आमच्या राजांची बरोवरी करूं पाहतां व लडाऊ म्हणून मिरवितां? तुम्ही केवळ व्यापार करून स्वस्थ रहावें व आम्हांस शरण-चित्री द्यावी हेंच योग्य." यावरून शिवछत्रपतींच्या आरमारानें इंग्रज व सिद्दी यांच्या आरमारास खांदेरी-उंदेरीच्या युद्धांत जुमानले नाहीं व त्यानंतर शिवाजी आपलें आरमार वाढवीत राहिला हा इतिहास वाचकांच्या मनावर बिंबलाच असेल. असो.

सुरतच्या इंग्रज गव्हर्नरास मुंबईच्या इंग्रज व्यापाऱ्यांनीं पाठविलेल्या पत्रावरून तर शिवाजीनें खांदेरी बेट कसें शिकस्तीनें आपल्या हातांत राखलें हें दिसून येतें. तें पत्र पहा. "We could heartily wish Hendry Kendry business had never been. The latter (Kendry) is that Seva-gee's people are gone on and holds out to admiration of all, a full account of which we have sent you in formers." (इ. रे. ऑन् शिवाजी ले. ४८१) "उंदेरीखांदेरीची भानगड उपस्थित झाली नसती तर बरें होतें असें आम्हांस मनापासून वाटतें. खांदेरीवर शिवाजीचे लोकांनीं कबजा केला व तें आपल्या हातीं शिकस्तीनें ठेवलें याबद्दल सर्वांस कौतुक वाटतें. याविषयीची सविस्तर हकीकत आम्ही यापूर्वीच्या पत्रांत पाठविलीच आहे. "

मुंबईला जी स्वतंत्र व्यवस्था करतां येईल ती सुरतेस करतां येणें शक्य नाहीं हें पाहून इंग्रजांनीं शिवाजीच्या भीतीनें मुंबईस आपलें ठाणें नेलें व आरमाराच्या सहाय्यानें ते त्याचें संरक्षण करूं लागले. महाराष्ट्रांत व कोंकणांत शिवाजीनें आपली सत्ता प्रस्थापित केली होती व याच भागांतून इंग्रजांस धान्य व सरपण

यांचा पुरवठा होत असल्यामुळे शिवाजीस खुष ठेवल्याशिवाय आपली धडगत नाहीं हैं इंग्रज जाणून होते. १६७२ सालीं घोडबंदरवर स्वारी करून पोर्तुगीजांची वसाहत घेण्याचा शिवाजीचा धाडसी प्रयत्न पाहून तर मुंबईचे इंग्रज व्यापारी फारच धाबरले. तेव्हां त्याची मर्जी संपादन करून त्याजशीं तह करण्याकरतां त्यांनीं मि. ऊस्टिक यास पाठविलें. या तहान्वये त्याच्याविरुद्ध असलेल्या मोंगल बादशहाच्या सैन्यास इंग्रजांच्या हद्दींतून जाणें बंद करावयाचें व याशिवाय शिवाजीला इंग्रज शरण आल्यामुळे त्याच्याहि मागची कटकट कमी झाली असती व आपलें स्वराज्यविस्ताराचें काम करण्यास त्याला उतंत सांपडला असता. म्हणून हा तह त्याला सामान्यपणें मान्य होता, पण मागील नुकसानीबद्दल शिवाजीनें इंग्रजांस ३२ हजार पगोडा द्यावे असें इंग्रज वकील बोलतांच शिवाजीनें ती अट नाकारली, व उलट शिवाजीनेंच इंग्रजांना अशी अट घातली कीं त्यांना राजापुरास पुनः वखार घालण्यास परवानगी आहे, मात्र शिंदीचा पाडाव करण्याचे कामीं इंग्रजांनीं त्यास सहाय्य करावें. ही अट इंग्रजांना कबूल झाली नाहीं व म्हणून हा तह झाला नाही. १६७३ मध्ये निकोलस नांवाचा दुसरा वकील पाठवून इंग्रजांनीं संभाजीमार्फत तहाचा घाट घातला, पण त्यांना तें साध्य झालें नाही. १६७४ सालीं शिवाजीस मराठ्यांनीं छत्रपति म्हणून राज्याभिषेक केला त्याप्रसंगीं मुंबईचा डेप्युटी गव्हर्नर व सुरतेच्या प्रेसिडेंटचा मुलगा हेनरी ऑक्लेडन हा आपल्या बरोबर दोन इंग्रज व्यापारी घेऊन या समारंभास हजर राहण्याकरितां रायगडावर गेला होता. अभिषेकानंतर कांहीं दिवसांनीं रायगड येथें शिवाजी व इंग्रज यांच्यामध्ये तह झाला व त्यावर उभयपक्षांच्या सव्या झाल्या. या तहांतील वीस कलमांचा संक्षेप केला तर वस्तुतः चार मागण्यांत निदर्शित होतो. त्या म्हणजे (१) महाराजांच्या राज्यांत इंग्रजांना व्यापार करण्यास प्रतिबंध नसावा, (२) व्यापारी मालावर इंग्रजांस जकातीची माफी असावी; (३) इंग्रजी शिक्क्याच्या मोहरा, रुपये व पैसे महाराजांच्या राज्यांत चालावे, (४) व जहाजें फुटून किनाऱ्यास लागलीं तर इंग्रजांचा माल त्यांस परत द्यावा. यांपैकी पहिलीं दोन कलमें शिवाजीनें मंजूर केलीं व शेवटचीं दोन नाकारलीं. हा तह झाल्यावर इंग्रज स्वस्थ बसले नाहीत. त्यांनीं आपल्या आरमाराची बळकटी वाढविण्याचा उद्योग चालू ठेवला व शिवाजीचा कटा शत्रु शिंदी याच्याशीं गुप्त पत्रव्यवहार सुरू केला ! शिंदी मोंगलांचा सरदार असल्यानें त्यास नाहीं म्हणावें तर मोंगलांची खपा

मर्जा व्हायची ! १६७७ मध्ये शिवाजीचें मुख्य आरमारी ठाणें कुलाबा यावर स्वारी करण्याच्या हेतूनें शिंदी आपलें आरमार घेऊन परवानगीशिवाय मुंबईच्या बंदरांत शिरला व कुरला वगैरे ठिकाणीं उपद्रव देऊं लागला. शिवाजीच्या मुलखांतील काहीं ब्राह्मण पकडून नेऊन त्यांचा त्यानें छळ आरंभिला. हें शिवाजीच्या कानावर जातांच त्यानें इंग्रजांच्या मुंबई येथील प्रेसिडेंटला कडक पत्र पाठवून तंबी दिली. याचा योग्य तो परिणाम होऊन इंग्रज प्रेसिडेंटनें शिवाजीच्या मुलखांत असलीं अनन्वित व अमानुष कृत्ये करणाऱ्या अकरा इसमांस देहान्त शिक्षा दिली, व कित्येकांस गुलाम करून सेंट हेलेना येथें पाठविलें !

शिंदीच्या या त्रासाचा बंदोबस्त करण्याकरतांच खांदेरी व उंदेरी हीं मुंबईच्या जवळचीं बेटें शिवाजीनें हस्तगत करून त्यांची तटबंदी सुरू केली हें मागें आलेंच आहे. त्याचा पाडाव करण्यासाठीं म्हणून शिंदीच्या आरमारास मदत करण्यास इंग्रजी आरमार पाठविलें होतें. परंतु त्यांत यश न येतां इंग्रजांना खांदेरीचा नादच सोडून देणें भाग पडलें व अखेरीस १६८० मध्ये शिंदीला इतःपर मुंबई बंदरांत आश्रय द्यायचा नाही असें शिवाजीनें इंग्रजांकडून कबूल करवून पुनः १६७४ मधील पूर्वीचा तह कायम करवून घेतला. इंग्रजांना शिवाजीचा इतका दारारा बसला होता कीं ते कोणत्याहि मराठा सरदारास “ शिवाजी ” म्हणून म्हणत असत. १६८० मध्ये शिवाजीच्या निधनाची वार्ता जेव्हां मुंबईहून कलकत्त्यास प्रथमच कळविण्यांत आली तेव्हां त्यांस आलेल्या जबाबांत कलकत्त्याचे इंग्रज लिहितातः— “ शिवाजी मेल्याच्या बातम्या आजवर इतका वेळ आल्या कीं तो मनुष्य अमरत्वाचा पट्टा घेऊन जन्मास आला कीं काय असें वाटे ! त्याच्या मरणाची वार्ता अजूनहि खरी वाटत नाही, कारण त्यास आजपर्यंत जिकडे तिकडे विजयच मिळत गेले व त्याचप्रमाणें त्याच्या मागें त्याच्या हिमतीनें कार्य करणारा कोणी नसल्यामुळें मराठ्यांच्या तावडींतून सुटल्याचा प्रत्यक्ष अनुभव आम्हांस येईल व असें होईल तर तो मेला असें आम्ही समजूं ” असो. ✓

शिवाजीनंतर छत्रपति संभाजीची दृष्टि गोंवें प्रांतांतील पोर्तुगीजांकडे वळल्यामुळें त्यानें मुंबईकर इंग्रजांकडे लक्ष दिलें नाहीं. राजारामाच्याहि कारकीर्दीत मोंगलाशीं दरवर्षी झगडा होत राहिल्यानें मराठे व इंग्रज यांचा फारसा संबंध आला नाहीं. १७०६ मध्ये राजारामाच्या सैन्यानें खास औरंगजेबाच्या सेनापतित्वाखालच्या मोंगल सैन्याचा अहमदनगर येथें पराभव केल्यावर मराठ्यांची फौज सुरत व भडोच

यांच्या दरम्यान पसरली होती म्हणून मराठ्यांनी या दोन्ही टापूंमधून खंडणी वसूल केली. याच सुमारास शिवाजीच्या आरमारांतील आंग्रे घराण्यापैकीं कान्होजी आंग्रे यानें स्वतःच्या हिमतीवर इंग्रजांस समुद्रावर त्रास देण्यास आरंभ करून त्यांच्या मालाच्या बोटी तो लुटत असे. त्यानें आपलें आरमार खांदेरी बेटाचा ताबा घेऊन तेथें ठेवले व पाळत ठेवून तो स्वतंत्र दर्यावर्दीपणाचा धंदा करित असे. यानंतर शाहू महाराजांच्या कारकीर्दीत मराठे व इंग्रज यांचा आरमारी रणसंग्राम अनेक वेळां झाला.

कान्होजी आंग्रे हा शिवाजीच्या वेळचा साधारण खलाशी केवळ स्वतःच्या कर्तव्यगारीवर उदयास आला. श्रीराजाराम महाराजांचे वेळीं तो मराठ्यांच्या आरमाराचा मुख्य होता, पुढे शाहू छत्रपति गादीवर आल्यानंतर मराठेशाहींत दोन पक्ष झाले, त्यांत एक ताराबाईचा कोल्हापूर येथील व दुसरा शाहूचा सातारा येथील. यावेळीं कान्होजी आंग्रे यानें आपली सत्ता समुद्रावर मुंबई ते सावंतवाडी या दरम्यान बसविली होती. शाहूनें त्यास सुवर्णदुर्ग, विजयदुर्ग, खांदेरी व कुलाबा हे किल्ले व इतर तटबंदी आणि त्याचबरोबर “सरखेल” ही पदवी बहाल केली. त्यानें हबशाला जेर करून त्याची मस्ती जिरविली व कोंकण किनाऱ्यावरील सर्व परदेशी जहाजांकडून तो लूट मिळवी व चौथाई वसूल करी. आंग्रे यांच्या हातीं सोळा ते तीस तोफा असलेलीं दहा मोठीं लढाऊ गलबतें, व चार ते दहा तोफा चढविलेलीं सुमारे ५० लहान गलबतें होती. उलटपक्षीं इंग्रजांपाशीं ३२ तोफांचें एक मोठें गलबत, वीस ते अठ्ठावीस तोफांचीं चार गलबतें व पांच ते बारा तोफांचीं २० गलबतें एवढें आरमार जम्यत तयार असे. शिंदी व पोर्तुगीजांचें वर्चस्व कमी करून आंग्रे इंग्रजांकडे वळला होता. १७१६ मधील पहिल्या संग्रामांत आंग्रे यास हार आली. १७१७ मध्ये आंग्रे यानें इंग्रजांचें “सक्सेस” नामक जहाज पकडून ठेवले म्हणून इंग्रजांनीं विजयदुर्गास वेढा दिला, पण १७१७ च्या एप्रिलमध्ये त्यांचा पाडाव होऊन त्यांना वेढा उठवून पलायन करावें लागलें. खांदेरीच्या किल्ल्यांत आंग्रे राहिले. त्यावर इंग्रजांनीं १७१८ मध्ये हल्ला चढविला, पण याहि प्रसंगीं त्यांना हार खाऊन पळच काढावा लागला. आंग्रे यानें मुंबईच्या इंग्रज अधिकाऱ्यास निरोप पाठविला कीं “तुम्ही व पोर्तुगीज या दोघांनाहि माझे कांहीं वांकडे करतां आले नाही, तेव्हां इतःपर माझ्या वाटेस जाऊं नका!” त्यानें पुष्कळ इंग्रज, व इतर युरोपीयन कैद करून आपल्या ताब्यांत ठेवले होते. १७२० मध्ये “शार्लट”

नांवाचें इंग्रजांचें जहाज धरून आंग्र्यानें विजयदुर्ग बंदरांत नेऊन ठेवलेलें होतें. १७२२ मध्ये पोर्तुगीज व इंग्रज यांनीं मिळून कुलाब्यावर स्वारी केली. तीतहि आंग्र्यानें अद्भुत पराक्रम करून विजय संपादन केला व इंग्रज पोर्तुगीजांचा धुव्वा उडविला. १७२४ मध्ये डच लोकांनीं पन्नास तोफा असलेल्या सात जहाजांच्या काफिल्यासह विजयदुर्गावर हल्ला केला, त्यांतहि डचांचा पराभव झाला. १७२७ मध्ये एक व १७२८ मध्ये “ किंग बुइल्यम् ” नांवाचें एक अशीं दोन व्यापारी जहाजे पकडून त्यानें बंदरांत अडकवून ठेविलीं व याप्रमाणें पोर्तुगीज, शिद्दी व इंग्रज या तिघांच्याहि आरमारास खडे चारावयास लावून आंग्र्यानें आपला दरारा सर्व पश्चिम किनाऱ्यावर बसविला होता व त्यानें आपलें आरमारहि खूप वाढविलें होतें. ज्याप्रमाणें मोंगल सरदारांच्या घोड्यांस पाण्यांतहि भीति दाखविणारा धनाजी जाधव, होऊन गेला त्याप्रमाणेंच समुद्रांत पोर्तुगीज, शिद्दी व इंग्रज या त्रिवर्गास पराभवावर पराभवाचे खडे चारणारा मराठा आरमाराचा पराक्रमी नेता आंग्रे झाला. त्याचें स्मरण होतांच शत्रूच्या हृदयांत धडकी भरे ! हा मराठाशाहीचा विक्रमशाली आरमारी आधारस्तम्भ १७३१ मध्ये मरण पावला व याच्यानंतर दुर्दैवानें आंग्र्यांच्या घराण्यांतच कलहामि पेटला ! असो.

कान्होजीच्या मरणोत्तर सखोजीच्या हातांत अधिकाराची सूत्रें गेलीं, पण तो फार दिवस वांचला नाही. त्याच्या पश्चात् कान्होजीचा धाकटा औरसपुत्र व दासीपुत्र मानाजी यांच्यांत मालकी हक्काचीं भांडणें उद्भवलीं व म्हणून मानाजीनें पोर्तुगीजांच्या मदतीनें कुलाबा हस्तगत केला व नंतर बाजीराव पेशव्याच्या मध्यस्थीनें त्यानें शाहूची कृपा आपणावर वळवून घेऊन आरमारी सत्ता वाढविण्यास प्रारंभ केला. त्याला विरोध करण्याकरतां इंग्रजांनीं हबशीच्या मदतीनें पुनः आंग्र्यांवर हल्ले सुरू केले, पण त्यांत शिद्दीचें आरमार हस्तगत करून मानाजीनें शिद्याचे कित्येक किल्लेहि सर केले. पहिल्या बाजीरावाच्या वेळेस कोंकणपट्टींत शिद्याचा फार उपद्रव होई म्हणून त्यास प्रथम शिद्याचें पारिपत्य करणें अवश्य होतें व त्याकरतां त्याला इंग्रजांची मदत घेणें इष्ट वाटलें. परंतु आंग्रे हा मराठ्यांचाच अधिकारी असल्यानें व पेशव्यांशीं त्याचें विशेष सख्य असल्यामुळे इंग्रजांस पेशव्यांशीं तडजोड मनापासून नको होती. आंग्र्यांच्या घराण्यांत संभाजी आंग्रे यास शाहूनें आरमाराचा मुख्याधिकारी नेमलें तें मानाजीस पसंत पडलें नाही हें वर सांगितलेंच आहे. त्यानें आपला सवता सुभा कुलाब्यास वाढविण्यास प्रारंभ केला व त्यास पेशव्यांचा

पाठिंबा. दोघां भावांतील कलह मिटवून रदबदली करण्याच्या बुद्धीने बाजीराव पेशव्यांनी १७३५ मध्ये मानाजीस “ वजारत माब ” हा किताब देऊन त्याच्या हातीं कुलाबा सोंपविला, व संभाजीस “ सरखेल ” हा किताब देऊन त्याला सुवर्ण-दुर्गात निवासस्थान करावयास लाविलें. परंतु या तात्पुरत्या तडजोडीने कोणाचेंच समाधान न होतां गृहकलह वाढत जाऊन त्यांतच एका मागून एक तीन पेशव्यांनीं मानाजी आंध्याचा पक्ष उचलून धरतांना दोघां भावांतील भांडणें न मिटतां परस्परांत युद्धें होऊं लागलीं. त्यांत मानाजीनें संभाजी व त्यानंतर तुळाजीचा पाडाव करण्यासाठीं ईंग्रजांची मदत घेतली. ही परक्यांची मदत म्हणजे मराठाशाहीच्या वैभव-नौकेस पडलेलें मोठें भगदाड ठरलें व मराठा आरमाराची इतिश्री या अन्तःकलहानेंच केली असा इतिहासकारांचा अभिप्राय आहे. आपसांत झुंजून परकीयांची मदत घेण्याचें आत्मविनाशी घोरण अवलंबण्यांत आलें नसतें तर मराठाशाहीचा इतिहास वेगळाच झाला असता हें सांगावयास नकोच. असो.

जंजिऱ्याच्या शिवाविरुद्ध मोहीम शाहूमहाराजांच्या आज्ञेवरून संभाजी आंध्यानें सुरू केली (१७३४). ती तीन वर्षे चालली होती व ती चालू असतांनाच आंग्रे घराण्यांत गृहकलह सुरू होता. आंग्रे घराणें फुटीरवृत्तीनें राहून मराठा-शाहीच्या कव्हाबाहेर जाण्याचे प्रयत्न करतात असें दिसे, व बाजीराव पेशवे यांस मराठी राज्याचें ताहूं सुरक्षितपणें हाकावयाचें तर त्यांना सर्वांचें सहाय्य व सहकार्य घेणें अवश्य होतें हेंहि खरें. परंतु आंध्यांच्या कलहांत त्यानें मानाजीस थोडेसें पाठीशीं घातल्यानें संभाजी आंग्रे हा पेशवाईवर रुष्ट झाला. त्याची बाजू शाहू-राजाच्या दरबारांतील चिटणीस व तत्पक्षीय लोक घेऊन बाजीरावाचा पाणउतारा करूं लागले. संभाजीनें आरंभिलेल्या कार्यांत त्यानें कोंकणांतील अंजनवेल व गोवळकोट हीं दोन ठिकाणें घेण्याचें ठरविलें होतें. परंतु तीं घेण्यास दारूगोळा व तोफा यांचा मुबलक पुरवठा पाहिजे होता व इतर सरदारांची त्या कार्यास मदत पाहिजे होती. फोंडसावंतांचें व आंग्रे यांचें सूत नव्हतें व म्हणून ते आंध्यांच्या बाटेंत अबघणी उत्पन्न करीत व त्या तशा न करण्याबद्दल फोंडसावंत व उमाबाई दाभाडे सरदारीण बाईस आंध्यांस लागेल ती कुमक पोंचविण्याविषयी शाहूच्या आज्ञा होत्या. या स्वारीबरोबर आंध्यास जमिनीवर मदतगारांत प्रतिनिधि, फत्ते-सिंग भोसले, उदाजी पवार, देवराव मेघराम, हरी मोरेश्वर राजाज्ञा, शेखमीरा, बाजी भीरराव वगैरे अनेक सरदारांस शाहूनें रवाना केलें होतें.

संभाजी व मानाजीच्या भांडणामुळें जंजिरा जिंकण्याचें काम मार्गे पडलें. १७३४-३५ मध्ये विशेष काहीं झालें नाहीं. हें पाहून शाहूनें पिलाजी जाधवास कोंकणांत पाठविलें व त्यानें बाणकोट किल्ला काबीज केला. उदाजी पवार यानें लढाईत सिद्दी अंबर अफवानी यास मारून गोवळकोटावर चढाई केली. सिद्दी सातानें मराठ्यांच्या मुलखास त्रास देण्यास सुरुवात केली म्हणून त्याचा बंदोबस्त करण्यास चिमाजी आप्पास शाहूनें कोंकणांत रवाना केलें व त्यानें मानाजी आंध्यास मदत केली. रेवास नजीक श्रीगांव येथें सिद्दी व मराठे यांच्यांत लढाई झाली. तीत सिद्दी सातास चिमाजी आपांनीं यमसदनास धाडलें. उंदेरीचा किल्लेदार याकूब हाहि मारला गेला व त्यामुळें सिद्दी रहमान यानें पेशव्यांशीं सख्य करून जंजिऱ्याचें आधिपत्य स्वीकारिलें. हें सर्व झालें. तथापि अंजनवेल व गोवळकोट हीं अजून हबशाच्या हातांतच राहिलीं. परंतु पुढें बाजीरावाच्या मृत्यूनंतर पांच वर्षांनीं तुळाजी आंग्रे यानें अंजनवेलचा किल्ला १७४५ मध्ये हबशापासून हस्तगत करून घेतला.

वसईची मोहीम.

याप्रमाणें कोंकणांतील शिद्दीवरील आरमारी युद्धाचा प्रसंग चालू असतां त्याच वेळीं वसईचा कबजा करून बसलेल्या पोर्तुगीज लोकांची अनन्वित कृत्यें गोंवा-वसई भागांत चालू होती. हिंदु लोकांस जबरदस्तीनें “बाटविणें” हें त्यांचें प्रमुख कार्य होऊन बसलें होतें. त्यांस हुसकावून लावून त्यांच्या तावडींतून कोंकणे किनारा सोडविण्याचें कामहि शिद्दीवरील मोहिमेप्रमाणें १७३१ ते १७४१ पर्यंत हळू हळू चाललें होतें, अधून मधून चकमकी झडत, कधीं कधीं तात्पुरतीं तहाचीं बोलणीं होत. असें चालत चालत १७३७ मध्ये मराठ्यांनीं अचानक छाप घालून ठाण्याचा किल्ला सर केला. हें युद्ध १७३९ पर्यंत चाललें. अखेरीस साष्टीकडील सर्व प्रदेश मराठ्यांनीं जिंकून घेतला तेव्हां तह झाला. आंध्यांच्या गृहकलहामुळें मानाजीस ईंग्रजांची, तर संभाजीस पोर्तुगीजांची मदत येई. या यादवीमुळे परकीय सत्तेचीं विषबीजें स्वराज्याच्या शरीरांत शिरलीं. पोर्तुगीजांची मदत घेऊन संभाजी आंध्यानें मानाजीचा पाडाव केला म्हणून पोर्तुगीजांना ठाण्यास किल्ला बांधण्यास सवड मिळाली. हा किल्ला व त्याचा कडेकोट बंदोबस्त करण्याचें काम संपण्यापूर्वीं ठाणें हस्तगत करून घ्यावें असा बेत पराक्रमी व महत्वाकांक्षी बाजीराव साहेब पेशवे यांनीं केला व १७३७ च्या उन्हाळ्यांत त्यांनीं या मोहिमेस मुद्दत

केला. तिचें आधिपत्य शंकराजी केशव फडके यांच्याकडे सोंपविण्यांत आलें. गंगाजी नाईक याची वसईचे बाजूस व खंडोजी मापकर यास साष्टीच्या बाजूस अशा नेमणुकी करण्यांत आल्या. ठाणें घेतल्यावर चिमाजी आपांनं सरदारांसमवेत साष्टीत प्रवेश केला व यानंतर पारसिक घेऊन बेलापुरास मोर्चे लावले. धारावीस हस्तगत केलें व नंतर वसईस मोर्चा लावला, पण पावसाळ्यामुळें हें काम बंद पडलें. १७३७ च्या अखेरीस पोर्तुगीजांनीं जास्त तयारी करून मराठ्यांशीं झुंज देण्यास कमर कसली. तेव्हां शंकराजी केशव यानें केळवें—माहीम सोडून दिलें. याबद्दल बाजीरावास फार क्रोध आला, म्हणून त्यानें शंकराजी यांच्या जागेवर रामचंद्र हरी पटवर्धन या सरदाराची केळवें—माहीम परत जिंकण्याच्या कामीं योजना केली. १७३८ च्या नोव्हेंबरमध्ये या मोहिमेस प्रारंभ झाला. मुख्य सूत्रें बाजीराव पेशव्यांचा बंधु चिमाजी आपा याच्या हातीं होती. पोर्तुगीजांचीं दोन ठाणीं वसई व गोंवा प्रांत, यांपैकीं गोंव्यावर व्यंकटराव धोरपडे याच्या नेतृत्वाखालीं एक मोहीम शाहूनें पाठविली, म्हणून वसईच्या पोर्तुगीजांस गोंवें भागाकडून मदत मिळेनाशी शाली.

मराठ्यांनीं आपली पहिली मोहीम माहीम येथें सुरू केली. तीन प्रथम पोर्तुगीजांनीं सरशी केली, परंतु चिमाजी आपास बाजीरावानें या जागीं पाठवून मराठा सैन्यास उमेद दिली, इतक्यांत पोर्तुगीज जनरल पेड्रो मेलो यानें ठाण्यावर अचानक हल्ला केला. यावेळीं मल्हारराव होळकर ठाण्यास होता. जनरल पेड्रो मेलो मारला गेला व कच खाऊन पोर्तुगीजांनीं वसईकडे तोंड फिरविलें या ठिकाणीं पोर्तुगीज सैन्याचा अधिपति जनरल मेनेझीज होता. परंतु मराठ्यांची मोठी फौज याच वेळीं कोंकणांत गोंवा प्रांताकडे घुसली असल्यामुळें साष्टीकडील पोर्तुगीजांचा धीर सुटला व फक्त कसें तरी करून चौल, दमण व वसई एवढींच ठाणीं हातीं ठेवून बाकीच्या भागावर पाणी सोडण्यास ते तयार झाले. परंतु आतां त्यांच्या हातीं कांहींच उरलें नव्हतें. १७३९ मध्यें जानेवारी १५ ला संप्रामास प्रारंभ झाला. फेब्रुवारीच्या आरंभास माहीम, केळवें, शिरगांव, तारापुर, डाहाणू, नारगोळ, खत्तलवाड व अशेरी हीं ठिकाणें मराठ्यांनीं काबीज केलीं. यानंतर १३ मे १७३९ रोजीं वसईची रोमहर्षणकारक मोहीम झाली. फेब्रुवारीत वांद्रा, वेसावे व धारावी हीं स्थळे खंडोजी मापकरानें काबीज केलीं. लगेच वसईचा किल्ला १३ मे रोजीं मराठ्यांनीं अतुलनीय पराक्रम व साहस दाखवून घेतला त्याचें वर्णन एका सर-

दाराच्या दसरांत सांपडलें त्यावरून त्यावेळच्या मराठ्यांच्या मर्दुमकीची साक्ष पटते. वसईवरील मोहिमेंत चिमाजी आपाकडे नेतृत्व होतें. या मोहिमेची थोडक्यांत हकीकत अशी:—

“ लोकांनीं जीवित्वाकडे न पाहतां चालोन गेले. फिरंगी यांनीं आंतून मेळा
 “ घालून बळ धरिलें होतें. हल्ला करतांच हुक्रे व गरताळा, दारूचीं मडकीं,
 “ राळ, माशाचें तेल, बरखंदाजी, ऐसा सीमेपरता मार दिला. परंतु
 “ लोकांनीं, मेला तो मेला, जळाला तो जळाला, त्याजवर दृष्टि न देतां
 “ ज्या जागीं गेले त्या जागींच कायम राहून फिरंगी यांसहि मार दिला.
 “ त्यांनीं तों जें जें जागा खिंडारें पडलीं होतीं त्या जागा दारूचीं मडकीं
 “ व राळ टाकून होमच मांडिले. तैसेंच लोकांनीं सोसून कायम राहिले.
 “ फिरंगी याणीं तो हिमतीची व मर्दुमकीची सीमा केली. तथापि बाहेरील
 “ मार बहुत जाला. आंतील चांगलें माणुस रेणोळ व ढोणे व मोठमोठे
 “ फिरंगी मेले. त्यामुळें व बाहेरील मारामुळें बे औसान होऊन, कौल
 “ मागावयास माणुस पाठविले. त्यावर कौल देऊन त्यांजकडील तिघे
 “ माणूस आणिले. त्यांजपाशीं करार करून तहनामा देऊन आंत पाठविलें.
 “ हत्यारे व कबीले सामानामुद्धां सोडावे ऐसा करार केला. ”

वसईचा किल्ला खालीं करून देण्याचें आश्वासन देऊन पोर्तुगीजांचे वकील हातांत पांढरें निशाण घेऊन चिमाजी आपापुढें गुडघे टेकण्यास ५ मे १७३९ रोजीं आले. तहाच्या शर्ती ठरल्या. १२ मे रोजीं पोर्तुगीजांनीं वसईचा किल्ला खालीं करून दिला व दुसऱ्या दिवसांपासून त्यावर मराठ्यांचा भगवा ध्वज फडकूं लागला ! या मोहिमेंत पोर्तुगीजांचा पाऊणशें मैल लांबीचा प्रदेश मराठ्यांस मिळाला. या दापूंत ३४० गांवें होतीं. शिवाय आठ शहरे, वीस किल्ले, दोन तटबंदी डोंगर, व ठाणें व वसई हीं दोन मोठीं ठिकाणें मराठ्यांना मिळालीं. यानंतर मराठे व पोर्तुगीज यांचा फारसा संबंध आला नाहीं.

पोर्तुगीज व इंग्रज झाले तरी माणसेंच व प्रत्येकास आपापल्या हितास जगावयाचें असल्यानें मराठ्यांच्या पोर्तुगीजांवरील मोहिमेंत व विशेषतः वसईवरील मोहिमेंत पोर्तुगीजांच्या गव्हर्नरनें मुंबईच्या इंग्रजांची मदत मागितली होती, परंतु ती त्यांनीं कांहींतरी सबबी पुढें करून देण्याचें नाकारलें. वसई हातची गेल्यामुळें पोर्तुगीजांचा उत्तर कोंकणांतील मुख्य आधार नाहींसा झाला. त्यांनीं आपण होऊन चौल व

महाड (बाणकोट बंदर) सोडून देण्याचें ठरविलें, व इंग्रजांच्या मध्यस्थीनें त्यांनीं मराठ्यांस चौल व महाड द्यावे व साष्टी वरील फौज मराठ्यांनीं काढून घ्यावी असा तह ठरविला. उत्तर कोंकणांतील पोर्तुगीजांची सत्ता नामशेष झाल्यावर यापुढें पश्चिम किनाऱ्यावर आरमारी सत्ता म्हणजे इंग्रज व मराठे यांचीच राहिली. यांत मराठे एकजुटीनें वागते व परकीय लोकांशीं सामन्याचा प्रसंग आला असतां आपसांतील भेद व वैमनस्यें बाजूस ठेवून त्या शूर पांडवांप्रमाणें “वयं पञ्चोत्तरं शतम्” या वृत्तीनें शहाणपणानें राहते तर हिंदुस्थानांतील सत्ता मराठ्यांकडून इंग्रजांस घेतां आली नसती. परंतु आंध्यांच्या गृहकलहानें इंग्रजांस चांगलेंच फावलें. दोन भांडणाऱ्या मांजरांनीं लोणी व तराजू वानरांच्या स्वाधीन करून त्यांच्या न्यायबुद्धीवर आपला निर्णय विश्वासानें सोंपविला ! मानाजीस पेशव्यांनीं हाताशीं धरलें व त्यास कुलाबा देऊन संभाजीकडे सुवर्णदुर्ग व बाणकोट यांची व्यवस्था सोंपविली. संभाजी आंग्रे याच्या मरणानंतर १७४० मध्ये त्याचा सापत्न भाऊ (दासीपुत्र) तुळाजी आंग्रे हा त्याचा आरमारी कारभार पाहूं लागला व त्यानें पश्चिम किनाऱ्यावर आपला दरारा चांगलाच बसविला. पेशव्यांकडचे सरदार म्हणजे फडके पटवर्धन आदि ब्राह्मण मेडळी. तुळाजीला ब्राह्मणांचें हें वर्चस्व मनांतून सले. त्यांचा कोंकणप्रांत तुळाजीच्या हातांत होता म्हणून त्यानें कोंकणांतील ब्राह्मणांस छळण्याचा सपाटा चालविला असा त्याजवर आक्षेप होता व या कारणानें पेशव्यांचा त्यावर एकप्रकारचा राग होता. शिवाय बाजीरावांच्या मरणानंतर तुळाजी पेशव्यांना जुमानीसा झाला व शाहूच्या मरणानंतर तर मराठ्यांची सत्ता ब्राह्मण पेशव्यांच्या हातांत कुलमुखत्यारीच्याच हक्कानें गेली. याचें वैषम्य वाढून तो पेशव्यांशीं फुटून स्वतंत्रपणानें वागूं लागला. त्याला नरम आणावयाचें तर बाजीराव पेशवे यांचा पराक्रम, मुत्सद्दीपणा व दरारा नाहीसा झाल्यावर पेशव्यांच्या हातांत एवढें प्रबळ आरमार नव्हतें. बरें, तुळाजीस वठणीवर आणल्या-शिवाय मराठी राज्याचा एकजिनसीपणा व एकी टिकणें शक्य नव्हतें. असा दुहेरी पेंचप्रसंग उत्पन्न झाल्यामुळें पेशव्यांनीं इंग्रजांशीं संधान बांधलें. पण त्यांत पेशवे व आंग्रे या उभयतांचा नाश झाला. अन्तःकलह जसा व्यक्तीच्या नाशाला, तसाच राष्ट्राच्या नाशाला असाच कारणीभूत होतो ! तुळाजी आंग्रे जसा शूर तसा क्रूरहि होता. परंतु त्यानें शाहूच्या मरणानंतर पेशव्यांशीं सलोख्यानें न वागतां फटकून वागण्याचें धोरण स्वीकारिलें. “संभ्रजी आंग्रे

मयत झाल्यावर त्याचा सावत्र भाऊ तुळाजी आंग्रे बाणकोटपासून सार्वतवाडी दरम्यानचे मुलखाची वहिवाट करीत होता. सरकारांत नेमणुकीप्रमाणें ऐवज न देतां उद्दामपणा करून समुद्रावरील लोकांस उपद्रव करीत होता. त्याचे बंदोबस्ताकरतां पेशव्यानें इंग्रजांची मदत मागितली आणि तुळाजीस धरून विसापुर किल्ल्यावर कैदेत ठेविलें (खं. २ पं. श. पृ. १३३, १३४, १३९, १४०). तुळाजीनें बावडेकर अमात्याचा किल्ला रत्नागिरी हस्तगत केला व मानाजीच्या हातीं असणाऱ्या कुलाब्यावर त्याचा डोळा होताच. मानाजीचें व पेशव्यांचेंहि नानासाहेबांचे कारकीर्दीत चांगलें नसल्यानें पेशव्यांचा कामगार रामाजी महादेव बिबलकर यानें मानाजीचा बिकटगड किल्ला व त्याचे हद्दींतील मुख्य जिंकून घेतला व या मुलखांतील मुबलक पैसा बंद झाल्यानें कुलाब्यास लोकांचे व मानाजीचे हाल होऊं लागले. ही संधि सांधून हवशी जंजिरेकरानें कुलाब्यावर स्वारी केली व यांत मानाजीस गोळी लागली व त्यानें मदतीला तुळाजीस बोलाविलें परंतु तुळाजीनें मदत पाठविली नाहीं व मग त्यानें पेशव्यांचा सरदार रामाजीपंतास मदतीसाठीं पत्र लिहिलें व तो त्यास मदत करण्यास आला व नंतर दोघांनीं तुळाजीस जिकावयाचें ठरवून त्यांत इंग्रजांची मदत घेतली. तुळाजी आंग्रे यास जिकाण्यासंबंधीं झालेला पेशवे व इंग्रज यांत पुढीलप्रमाणें तह ठरलाः—

(१) सर्व आरमार इंग्रजांच्या ताब्यांत असावें, परंतु कारभार उभयतांच्या संमतीनें व्हावा.

(२) तुळाजी आंग्रे याजकडून जहाजें काबीज करण्यांत येतील तीं इंग्रज व मराठे यांनीं निम्मे निम्मे वाटून घ्यावीं.

(३) बाणकोट व हिंमतगड आणि नदीच्या दक्षिण कांठावरील पांच गांवें मराठ्यांनीं इंग्रजांस कायमचीं द्यावीं.

(४) पश्चिम किनाऱ्यावरून आंग्रे यांनीं कोणत्याहि किल्ल्यास समुद्रांतून मदत पोहोचवूं नये असा बंदोबस्त इंग्रजांनीं ठेवावा.

(५) आंग्र्यांच्या मुलखांतील किल्ल्यांत जें द्रव्य, सामान, दारूगोळा, तोफा वगैरे सांपडेल तें सर्व मराठ्यांस देण्यांत यावें.

(६) मानाजीच्या मुलखावर उभयतांनीं हल्ला केल्यावर खांदेरी बेट व बंदर, याशिवाय आणखी कांहीं गांवें इंग्रजांस द्यावीं.

(७) जरूरीप्रमाणें ज्यास्त कलमें नानासाहेबांच्या संमतीनें ठरविण्यांत यावीं.

या सर्व कलमांच्या तपशीलावरून मुंबईला जरबेंत ठेवणारें मराठी आरमारी बेट खांदेरी हें इंग्रजांच्या स्वाधीन करावयाचें व संबंध पश्चिम किनाऱ्याच्या संरक्षणाची जबाबदारी पेशव्यांनीं स्वखुषीनें इंग्रजांकडे सोंपवावयाची याचा अर्थ एकच व तो हा कीं त्यांनीं आपल्या स्वतःच्या आरमारी वर्चेस्वाचें सिंहासन ढिलें करून घेतलें !

या तहान्वयें प्रथमतः स्वतः सुवर्णदुर्ग काबीज करावयाचें ठरवून त्यावर मोहीम सुरू केली, तींत पेशव्यांचीं साठ गलबेंत, एक बातेला, व सात तारवें इतकें आरमार इंग्रज आरमारास मदत करण्याकरतां पेशव्यांनीं चौलाहून पाठविलें. त्याला तोंड देण्यासाठीं तुळाजीनें राजापुरीच्या बाहेर अठरा जहाजें तयारींत ठेवलों होती. त्यांनीं जयगडकडे मोर्चा फिरविला. इंग्रजांच्या आरमारानें सुवर्णदुर्गावर समुद्रांतून व मराठी सैन्यानें जमिनीवरून असा दुतर्फा लढा करून सुवर्णदुर्ग किऴा काबीज केला व नंतर लहानलहान किल्ले ताब्यांत घेतले. यानंतर १३ फेब्रुवारी १७५६ रोजीं पेशव्यांनीं इंग्रजांच्या मदतीनें विजयदुर्ग किऴाहि जिंकून घेतला.

पेशव्यांची फौज खंडोजी मापकराच्या हाताखालीं आंध्यांचे मुलखांत शिरून त्याचा प्रदेश काबीज करीत होती, व दुसरीकडे समुद्रावरून इंग्रज त्यास सतावून सोडत होते. हें दुहेरी संकट टाळण्यासाठीं तुळाजीनें पेशव्यांशीं गोडीगुलाबीच्या बोलण्यास सुरुवात केली. परंतु पेशवे व तुळाजी यांचें सख्य जुळलें तर आपले सर्व राजकीय बेट ढासळतील हें जाणून इंग्रजांनीं पेशव्यांना न विचारतांच विजयदुर्गावर हल्ला चढविला. यास पेशव्यांची संमती नव्हती. अँडमिरल वॉटसननें समुद्रांतून व क्हाइन्हेनें जमिनीवरून किल्ल्यास वेढा दिला, यांत आंध्यांच्या संबंध आरमाराचा नाश झाला व मराठशाहीच्या पश्चिम किनाऱ्यावरील दराऱ्याचा अंत झाला ! या विजयदुर्गाच्या हल्ल्यांत इंग्रजाचें वर्तन राजनीतीस सोडून व आक्षेपाहें असून पेशव्यांनींही या वर्तनानें आपल्या पायावर धोंडा पाडून घेतला, कारण परकीय इंग्रज हे आज याची तर उद्यां त्याची साथ करून आपल्या सत्तेचा प्रवेश आपल्या राज्यांत करीत आहेत हें त्यांना ओळखतां आलें नाहीं. या मुद्यासंबंधानें इतिहासकार राजवाडे यांचें मत असें आहे. “ पेशव्यांची सर्वांत मोठी चुकी म्हणजे जें आरमार शिवाजीनें मोठ्या दूरदृष्टीनें स्थापन करून जोरांत आणून ठेवलें तें त्यांनीं बुडविलें. कोंकणांतील कोळी व भंडारी यांच्यासारखे उत्कृष्ट खलाशी पृथ्वीवर

कचित्च सांपडतील. त्यांना पाश्चात्यांचे नौकानयन शिकविले असतें तर राज्यास अतिशय बळकटी आली असती. अनादिकालापासून नौकानयनांत हिंदुस्थानचें नांव प्रमुख असून त्याच विद्येच्या जोरावर हिंदूंनीं आर्यभुधारणा पृथ्वीवर पसरविली. तिचा शेवटचा अवशेष शिवाजीनें मोठ्या परिश्रमानें पश्चिम किनाऱ्यावर राखिला. अशा प्रकारें मराठी आरमार बाळाजी बाजीरावानें इंग्रजांची मदत घेऊन बुडविलें. त्यानें तुळाजी आंग्रे नाहींसा केला. आपलें काम करण्यास शत्रूची मदत घेऊं नये हें मोठें तत्त्व बाळाजीनें लक्षांत ठेवलें नाहीं. ” विजयदुर्ग पडल्यावरच इंग्रजांच्या सत्तेच्या वाढीस प्रारंभ झाला.

आंध्यांचा नाश केल्यावर जंजिरा जिकण्यासाठीं पेशव्यांनीं हालचाली केल्या व त्यांत इंग्रजांनीं हबशास मदत केली असे उल्लेख आहेत, इतकेंच नव्हे तर त्यांनीं मराठी आरमारी बळ कमी झाल्यामुळें उलट पेशव्यांकडे वकील पाठवून पुढील अटी घातल्या कीं साष्टी, विजयदुर्ग वगैरे किल्ले आम्हांस द्यावे व सुरतेच्या वसुलाचा हक्क सोडावा तर कदाचित् इंग्रज हबशाविरुद्ध मदत करतील. यानंतर १७६१ मध्यें पानिपतच्या लढाईत मराठ्यांचा पराभव झाल्यानें तर त्यांच्याविरुद्ध उघड कारवाई करण्यास इंग्रजांस ज्यास्त उमेद आली. परंतु नानासाहेबांच्या मरणानंतर माधवराव पेशवा झाल्यानें त्यांचे बेत तितकेसे साधले नाहींत. कान्होजी आंग्रे व त्याचे वंशज यांचा वचक पाश्चिमात्य व्यापाऱ्यांस केवढा असे याचें वर्णन डगलस् यानें पुढीलप्रमाणें केलें आहे. “ हिंदी महासागरांतील तीनहि युरोपीयन राष्ट्रांस (इंग्रज, फिर्ंगी व वलंदेज) पराक्रमाच्या कामांत आंध्यांनीं खाली पाहण्यास लावले व कोणासहि त्यांची बरोबरी करतां आली नाहीं. ” असो.

आंध्यांचा पाडाव करण्याच्या आधीं नानासाहेब पेशव्यानें आरमारावरील मुख्य अधिकाऱ्यांवर एक स्वतंत्र अमलदार नेमला व त्यास “ सुभा आरमार ” अशी पदवी दिली. या जागेवर १७५६ मध्यें जावळीच्या मोरे धराण्यांतील एका मराठा सरदारास (हा स्वतःस धुळप म्हणवीत असे) सुभा आरमार म्हणून नेमलें. याचें नांव आनंदराव धुळप. त्यानें हा कारभार १७९४ पर्यंत केला. पेशव्यांनीं विजयदुर्ग हीच जागा मराठ्यांच्या मुख्य आरमाराकरितां ठेवली. तेथील आरमारामध्ये लढाऊ लोक दोन तीन हजार होते. सर्वांत बलिष्ठ जहाजाचें नांव “ फत्तेजंग ” असें होते. यावर २२६ इसम, १३२ दर्यावर्दी व १६ गोलंदाज अशी एकूण ३७४ माणसें होती, अगदीं लढाव गलबतास वावडी असें म्हणत व

त्यावर १५ माणसें असत. १७८३ ते १७८६ पर्यंत मराठ्यांच्या आरमासकडे लढाऊ तोफा २७५ होत्या. याचप्रमाणे एक मोठे तिरकती पाल असून त्याचे नांव “नारायण पाल” असें होतें. त्यावर २८ तोफा व ४ जुंबरे मिळून ३२ डाग होते (मराठे व इंग्रज. केळकर पा. ६८). १८७३ मध्ये या धुळपांच्या आर-माराची व इंग्रज आरमाराची हातघाईची लढाई झाली. तीत आनंदराव धुळप व इतर मराठे दर्यावर्दी व शिपाई यांनी प्रचंड शौर्य गाजविलें, व इंग्रजी आर-मारास चोप दिला. याचे वर्णन आनंदराव धुळप यानें स्वतः श्रीमंत पेशवे-सरकारांस पत्रद्वारे कळविलें (व त्यावर सवाई माधवराव यांचें उत्तर आलें) तें असें:—“राजश्री आनंदराव धुळप गोसावी यांस स्ने० माधव नारायण प्रधान आशीर्वाद...जमा दिलावलचें विनंति पत्र पाठविलें तें प्रविष्ट झालें. आम्ही आरमाराची तयारी करून गोंव्यापासून रत्नागिरीचे सुमारे बाहेर फिरत असतां... (८ एप्रिल इंग्रजी लढवई मुधोशी बोट (रेजर) व बतेला एक व शिबाड तीन ऐसे पांच दागिने जंगी सरंजाम व दारूगोळा व गाडद भरून जनरल मॅक्लोड व आणखी सात कप्तान पालखीवाले कर्नाटकांत हैदरखानाकडील प्रांत सोडविला त्याचे बंदोबस्तास मुंबईहून कालिकोटास जात होते. त्यांची गाठ रत्नागिरीनजीक पडोन प्रातःकालचे प्रहर दिवसापासून त्यांची आमची लढाई सुरू होऊन परस्पर तोफांची मारगीर जाहली. संध्याकाळच्या प्रहरदिवसापर्यंत लढाई होत असतां आयास नये. त्यांचा लढवय्याचा जोम भारी, मारगिरीनें तरांडे पाडाव होत नाहींत असें जाणून, सर्व लोकांचा एक जथ करून धण्याचे पायाचे स्मरण करून तरांड्यास अडावणी केली. ते समयी रेसगिरी व बरकंदाजीच्या मारगिरीची सीमाच केली, सरकारचे बरे माणूस आठ असामी ठार झाले. तरांड्यावर पाय न लगे. तेव्हां बरकड लोकांस इरे पडोन ते तरांड्यावर चढले. त्या गर्दीत पाऊणशें माणूस जखमी जालें. हत्यारास हत्यारें मिळाल्यावर त्यांजकडील एक कप्तान व पंचवीस असामी ठार झाले. तरांडे पाडाव केले असतां बतेल्यावरील लोक कौल न घेतां बतेला लढविला. त्यावर मारगिरी करून अडावणीस धरून पाडाव केला. मातबर लढाई होऊन पांचहि दागिने पाडाव करून बंदरावर आलों. खासा जनरलास तीन जखमा आहेत, ते वांचतां कठिण आहे. सारांश लोकांनीं प्राणाची आस्था न घरतां टोपीकरांची लढाई तरांड्यांची अडावणी केली. सर्फरुख करणारा धनी आहेत, म्हणोन विस्तारें लिहिलें तें विदित जालें. ऐशास तुम्ही टोपीकरांचा

दारुचा मार भारी तितका सोसून जनरल व कपितान सुद्धां तरांडे पाडाव करून आणले. शाबास तुमची व लोकांची. इंग्रजहि आपणांस शिपाई म्हणवतो. त्या-पेक्षां सरकारचे लोकांनीं मर्दुमकी फार चांगली केली. टोपीकरावर तुम्ही आपली सलाबत बसविली. फार संतोष जाला. सरकारचे आठ असामी सरदार ठार जाले, आणि लोक सरकारकामास आले. त्यांचे मुलांचे चालविलें जाईल व जखमी लोकांची बरदास्त चांगली ठेवून जखमांस खर्च लागेल तो चौकशीनें लावून निगादास्त चांगली करणें. इंग्रजांकडील जखमी असतील त्यांस कार्यकारण खर्च लागेल तो लावणें. तुम्हांस बहुमान, खासगीचा पोषाक व कंठी पाठविली आहे. लोकांनीं मर्दुमकी केली त्यांची याद तुमचे विचारें नांवनिशीवार आकारून पाठविणें. समजोन बक्षिस देविलें जाईल. त्यांचा कागद मुंबईस जाऊं द्यावयाचा नाही. ”
(२५ एप्रिल स. १७८३)

मराठी रियासत उत्तर विभाग १ पान ३९३-९४.

वरील रेंजर जहाजावर बारा तोफा असून त्याचा मुख्य लेफ्टनंट पुएन हा कंपनीचा नोकर होता. इंग्रज राजाचा सेनापति जनरल मॅकलॉड हाहि आपल्या मंडळीसह याच जहाजांतून प्रवास करीत कालिकोटास जात होता. इंग्रज राजाचे अमलदार ईस्ट इंडिया कंपनीच्या अधिकाऱ्यांस नेहमीं हिणावून बोलत असत. जहाजाचा अधिकारी पुएन व राजाचा सेनापति मॅकलॉड यांच्यामध्ये जरा चुरशीचीं बोलणीं चाललीं असतांना रत्नागिरीजवळ धुळपांच्या आरमाराची व “ रेंजर ” नांवाच्या इंग्रज आरमारी बोटीची भेट झाली. आपलें शौर्य दाखविण्याकरितां पुएननें मराठ्यांच्या आरमारापुढें स्वाधीन न होतां बेछूटपणें आपण होऊनच दिमा-खानें त्यावर तोफा डागल्या व मराठा आरमाराशीं विनाकारण सामना ओढवून घेतला. या सामन्यांत मराठ्यांची सरशी होऊन इंग्रजांस हार खाऊन दातीं तृण धरून मराठ्यांस शरण जावें लागलें. पुएननें शांततानिदर्शक असा पांढरा धावटा दाखविला व युनिअनजॅकचा धावटा खालीं उतरून तो स्वतः उरलेल्या लोकांसह धुळपांच्या स्वाधीन झाला. मग धुळपानें इंग्रजांच्या जहाजांचे पांचहि नग दोरीनें आपल्या जहाजास बांधले व विजयदुर्गच्या बंदरांत नेले. धुळपांच्या जहाजांच्या नांवनिशीं नारायणपाल, माधवपाल व रामप्रसाद या तीन जहाजांचा उल्लेख आढळतो. पुएननें लिहिलेल्या पत्रांत इंग्रजांचे पांच अमलदार ठार झाले व २३ जखमी झाले, आणि मराठ्यांकडील १६ इसम मेले व ४८ जखमी झाले असा

मजकूर आहे. याचवेळीं पेशवे व इंग्रज यांचें युद्ध ब तहाचीं बोलणीं सुरू असून नाना फडणीसाच्या मध्यस्थीनें या बोटी व जहाजें इंग्रजांस परत देवविण्यांत आलीं. तो मजकूर असा:—“ इंग्रजी बोट एक व बतेले व शिबडी मिळोन पांच दागिने सामानसुद्धां मुंबईहून जात असतां तुम्ही पाडाव करून आणलीं आहेत. त्यांस ते पांच दागिने सामान लोकसुद्धां सोडून द्यावयाची आज्ञा केली आहे त्या-प्रमाणें सोडून देणें ” ९-५-१७८३. धुळ्यांनीं हस्तगत केलेलीं माणसें व जहाजें परत करून नानानें इंग्रजांची समजूत काढली, तेव्हां उलटपक्षीं इंग्रजांनींहि ठाणे म्हणजे साष्टीखेरीज करून वसई, अहमदाबाद वगैरे सर्व मराठ्यांचीं ठाणीं परत त्यांच्या हवालीं केलीं. इंग्रजांशीं आरमारी युद्ध करण्याची मराठ्यांची तयारी अठराव्या शतकाच्या अखेरपर्यंत कोणत्या प्रकारची हें वरील प्रकरणावरून वाचकांच्या लक्षांत आलेंच असेल.

मुंबईच्या दक्षिणेकडील समुद्रकिनाऱ्यावरील दर्यावर्दीपणांत धमक ठेवणारे इतर मराठे सरदार म्हणजे कोल्हापूरकर, सावंतवाडीकर, विचारे, सुर्वे, कुबेसकर, जावकर वगैरे अनेक पराक्रमी पुरुष होते. त्यांनीं वेगळाल्या प्रसंगीं आरमारी चकमकींमध्ये आपला प्रताप गाजविला. परंतु काळ पडता आला म्हणजे सर्वच गोष्टी विपरीत होऊं लागतात. मराठाशाहींत वैमनस्यें व भाऊबंदक्या माजल्या, परकीयांचा आपल्या राष्ट्रांत प्रवेश होतो व तो आपल्या सर्वस्वास विघातक होण्याचा संभव आहे हा विवेक त्यांस उरला नाही, व हाच अविवेक सर्वांच्या नाशास कारण झाला.

मराठ्यांच्या आरमाराचा खर्च प्रतिवर्षी दीड दोन लाख रुपये होता. आरमाराचा स्वतंत्र सुभा असून त्याचे खर्चासाठीं सौंदमहाल स्वतंत्रपणें तोडून दिला होता, व शिवाय सरकारांतून रोखी मिळत असे. परराष्ट्रीय जहाजांवर जकात घेतली जाई व व्यापार करण्यास येणारीं जहाजें जीं बाहेर जातील त्यांस हरजिन्नस व माल भरून ठिकठिकाणीं उदीम व व्यापार करण्यास परवानगी देण्याबद्दल कर वसूल करीत असत, याशिवाय पैशाची बाब म्हणजे स्वराज्यांतील सीमेंत कौल न घेतां व्यापारी किंवा राजकीय निमित्तानें जे परकीय लोक आंत येऊन युद्धास प्रवर्तक गोष्टी करीत त्यांच्याशीं आरमारी युद्धें करून त्यांना जिंकून त्यांच्या जहाजांतील माल मराठा अधिपतींच्या स्वाधीन करीत. स्वदेशी सागरव्यापार करण्यांत बहुधा गुजराती, भाटये, मुसलमान व सारस्वत (फारवारी) यांचा भरणा असे.

खुणेसाठीं जहाजांवर भिन्न भिन्न निशार्णे लावून “ मालवी ” नामक दिशा पाहण्याचें होकार्यत्र, दुर्बिणी वगैरे सामान मराठा आरमाराजवळ असे. जहाजांचें आगमन व प्रयाण समजण्यासाठीं शिंभें व कर्णे यांचा उपयोग करीत असत. झालें. वर्तमान-काळाच्या इतिहासांतून स्वातंत्र्याचें पान गेलें ! हिंदी व्यापार व हिंदी आरमार यांना क्षय लागून त्यांतच त्यांचा अन्त झाला !! हीच सुवर्णभूमि अन्नास मोताद झालेल्यांचें माहेरघर बनली !!!

इ. स. १७८३ मध्ये आनंदराव धुळप यानें कंपनीच्या आरमाराचा पाडाव करून त्याच्या पांच लढाऊ बोटी विजयदुर्गास धरून आणल्या ह्या हृदयंगम प्रसंगाचें वर्णन केल्लेला पोवाडा वरील हकीकतीस पोषक व सद्यःकालच्या नवतरुणांच्या आकांक्षांस अनुरूप असल्यामुळें तो देऊन या प्रकरणाची समाप्ति करतों.

आनंदराव धुळपाचा पोवाडा.

(शाहीर—भिकू बाळा)

धोशा धुळपाचा अति आनंदराव रणशूर । मारिला + + + + ॥ धु ॥
फाल्गुनमासीं राव निघाले बाहेर । पालगुराव त्यांनीं सजवुनियां आरमार ।
ओढिले नांगर पुढें जायाचा करार । राहिलें वारे केला मुक्काम वाघापुर ।
दुसऱ्या दिवशीं आलें ईंग्रजाचें आरमार । सत्तावीस मनोरे भरोनि वाहे भरपूर ।
अभिमान भारि ईंग्रजास अहंता फार । रामचंद्रानि वधिला दशशीर ॥ १ ॥
बाहिर सावध होया आहेत राहत्यारे राज्याची । लावली नाळ केली हंकारणी पालाची ।
जलदी केली भर उमेद लढायाची । अडकलें तारं फिरंगी रयत कोणाची ।
हिरे हिरे मारून सोड धरली किनाऱ्याची । दया संपूर्ण धुळपावर रामलिंगाची ।
पुढें शाहूचा जरीपटका बिनीवर । उडविला चांचा त्यानें ओढुनि केलें दीन मोर ॥ २ ॥
विलायत जंजिरा नवकुलपांचें तारूं । शिरिं हात ठेवुनी पाठविला दक्षिण वारूं ।
घेतली गुजरात वसई केली जेरूं । लढुनि शिंघाशीं पाडाव केले डेरूं ।
कर्पीद्रभारी नऊ पालखीचे सरदारूं । राव धुळपांनीं त्यांना मारून केलें जेरूं ॥ ३ ॥
मसलत होती हैदरवर जायाची । बोट ओढती सातशें गारदी त्यांची ।
रामप्रसाद आहे गुरूब चालीची । लक्ष्मण धुळप ऐके न गोष्टी कोणाची ।
सोडिले मचवे लोक चढती काठीवर । राव ते मोठे बुद्धिवंत सरदार ।
दातीं तृण धरून उडी टाकिते बाहेर ॥ ४ ॥

इंग्रजाला धास्ती नव्हती कधी काळाची । अवचित गांठ पडली आनंदराव धुळपाची ॥
नदी वाहते वाहते हो अशुद्धाची । तीन साठ शिरे उडविलीं त्यानें + + + + + ॥
+ + + + । घायाळ मुर्दे घुमति राव फार ॥ ५ ॥

रत्नागिरीचे कागद पुण्याला गेले । रावसाहेब वाचुन खुशाल झाले ।
सांगे श्रीमंताला धुळपांनीं नांवाचे नक्षे केले । सत्तावीस गोरे धरुनि त्यानें आणिले
अठ्ठावीस गोरे धरुन त्यानें कापिले । डफ झांज वाजताती चावडीवर ।
पोवाडा केला पुण्यामधें बसुनी । पोवाडा केला भिक्या बाळ यांनीं ॥ ६ ॥

वरील पोवाड्यांत धुळपाचे जहाजाचें नांव “ रामलिंग ” होतें. विलायत जंजिरा
नव कुलुपांचें तारूं म्हणजे बहुधा पकडून आणलेलें इंग्रजांचें जहाज “ रेंजर ” हें स्तूप
जातीचें असावें व त्याचा अपभ्रंश “ जंजिरा नवकुलुपांचें ” असा झाला असावा.
गारदी म्हणजे गार्ड्स. इंग्रजांनीं राघोबाचे वतीनें लढाई करून शिंद्यांची वाताहत
केली होती व गुजरातेंत डभई व अहमदाबाद हीं ठाणीं घेतलीं होती व वसईवर हल्ला
करण्यास वेढा घातला होता. ते पराकमी इंग्रज आनंदराव धुळपापुढें नरम आले
असा शेवटच्या कडव्याचा अर्थ आहे. (ऐतिहासिक पोवाडे किंवा मराठ्यांचा
काव्यमय इतिहास. य. न. केळकर.)

या पोवाड्यावरून मराठी आरमारार्थें महत्त्व राष्ट्ररक्षणांत केवढें होतें याची कल्पना
वाचकांस आलीच असावी. गतकालच्या पराक्रमाचा जीवंत इतिहास भावी
कालच्या लोकांस स्फूर्तिप्रद होत असतो.



भाग आठवा

ब्रिटिशांचें हिंदी आरमार

इंग्लंडच्या एलिझाबेथ राणीच्या कारकीर्दीच्या वेळीं हिंदुस्थानांत मोंगल बाद-
शाहीचा अंमल चालू होता. अकबराचें साम्राज्य हिंदुस्थानांत दूरवर पसरलें
असून गुजराथेंत व सिंध प्रांतांत मोंगल बादशहाकडून सुभेदार नेमले जात असत.
यावेळीं पोर्तुगीज लोकांनीं हिंदुस्थानांत आपल्या व्यापारास परवानगी मिळवून
घेतली होती. त्यानंतर हिंदुस्थानांत व्यापाराकरितां आलेले डच व इंग्रज यांजशीं
ते लढाया करीत असत. एलिझाबेथ राणी ही प्रॉटेस्टंट पंथाची असून तिला
पोपच्या संमतीनें पोर्तुगालचा इतर देशांशीं एकट्याचाच व्यापार चाललेला संमत
नव्हता. इंग्रज व इतर पाश्चात्य राष्ट्रांनाहि पूर्वेकडील देशांशीं, विशेषतः हिंदु-
स्थानशीं व्यापार करण्याची सवलत असावी असें एलिझाबेथ राणीस वाटे व म्हणून
इंग्लंडमध्ये व्यापार वाढविणारी एक संस्था अर्ले ऑफ कंबरलंड याच्या अध्यक्षते-
खालीं निघाली होती तिला तिनें ३१ डिसेंबर सन १६०० रोजीं संमति दिली व
खास आपल्या शिष्याखालीं तिनें या कंपनीस व्यापार करण्याची सनदहि बहाल
केली. कंपनीचे जाहीर उद्देश म्हणून या सनदेंत उल्लेख आहे त्यांत “ आपल्या
(इंग्रज) राष्ट्राची अब्रू रहावी, लोकांस संपत्ति मिळावी, जहाजांची शक्ति वृद्धिगत
करावी, म्हणजे एकंदरीत कायदेशीर पद्धतीनें व्यापार वाढून आमच्या देशाची
भरभराट व्हावी या उद्देशानें एक राष्ट्रीय संस्था स्थापन करण्यांत येते व या संस्थेला
“ पूर्व प्रदेशांशीं व्यापार करणारी लंडनच्या व्यापाऱ्यांची कंपनी व गव्हर्नर ” असें
नांव देण्यांत येत आहे ”—असा मजकूर आहे.

याप्रमाणें ईस्ट इंडिया कंपनीची स्थापना झाल्यावर तिजवर राष्ट्राची मालकी
नसून कंपनीच्या भागीदार व्यापाऱ्यांची मालकी असे व यासाठीं दर सफरीच्या वेळीं
इंग्लंडच्या तत्काधिपती राणीकडून अगर राजाकडून कांहीं गोष्टी वेळोवेळीं करून
घ्याव्या लागत असत. त्या म्हणजे (१) राजाची सफरीसाठीं परवानगी मिळविणें,
(२) सफरीच्या मुख्य कामगमरानें काय काय कामें करावयाचीं त्याची यादी नक्की

तयार करणें; (३) राजाच्या शिऱ्याचा परवाना (लेटर्स पेटंट) मिळविणें, व (४) परदेशी राष्ट्रांच्या राजास इंग्लंडच्या राजाचें स्वदस्तूरचें पत्र देणें. याप्रमाणें एक सरपत्र एलिझाबेथ राणीनें पूर्वेकडील राजांस उद्देशून लिहून दिलें होतें त्यांतील थोडासा भाग वाचकांच्या माहितीकरतां देत आहें.

“ Elizabeth by the grace of God to the Most Invincible and most mightie prince Lord zelabuddin Echebar King of Cambaye. Invincible emperor ete. The great affection which our subjects have to visit the most distant places of the world, not without good will and intention to introduce the trade of merchandise of all nations whatsoever they can by which means the mutual and friendly traffique of merchandise on both sides may come, is the cause that the bearer of this letter John Newbury, jointly with those that may be in his company, with a courteous and honest boldness, doe prepaire to the borders and countrys of your empire, we doubt not but that your Imperial Majestie through your royal grace will favourably and friendly accept him.” या पत्राचा संक्षेपतः अर्थ हा की:-

“ परमेश्वरकृपेनें इंग्लंड फ्रान्स व ऐर्लंडची राणी एलिझाबेथ यांजकडून..... लॉर्ड जलाबुद्दीन अकबर कॅबेचे थोर व पराक्रमी राज्यकर्ते व अजिंक्य पादशहा यांस.....दूरदूरच्या प्रदेशांत जाऊन त्या त्या देशांतील माल इतरत्र नेणें व इकडचा माल आपल्या देशांत नेऊन त्याचा व्यापार वाढविणें या सदिकेनें व भावनेनें पळाडलेले आमच्या प्रजाजनांपैकीं कांहीं लोक तयार होऊन आपल्या देशास भेट देण्यास निघाले म्हणून जॉन न्यूबरी व त्यांचे बरोबरीचे सहकारी यांस हें पत्र दिलें जात आहे. ते आपल्या देशांत प्रामाणिकपणें व सचोटीनेंच व्यापार करण्याच्या उद्देशानें जात असल्यानें आपण त्यांना आपल्या राज्यांतील सर्व प्रदेशांत व्यापार करण्यास्तव मेहेरबानीनें अगत्यानें परवानगी द्याल अशी उमेद आहे व हें आपण आमच्या प्रेमाखातर व आपला ऋणानुबंध दृढतर व्हावा म्हणून कराल हें आम्हांस ठाऊक असल्यानें पत्रविस्तार करित नाही. आपल्या सदयतेची ह्याती बुरबुर पसरून आम्हांसहि माहीत असल्यामुळे आपण परवानगी द्यालच असा दृढ-विश्वास वाटतो, व म्हणून अधिक शब्दांचा विस्तार करून आम्ही आपणांस तसदी देत

नाहीं. वरील निर्दिष्ट गृहस्थ आमचे प्रजाजन असल्यानें आपण त्यांस तितक्याच सद्भावनेनें व सचोटीनें वागवावें व त्यांचा परामर्ष घ्यावा. एवढ्या दूरच्या सफरी अंगीकारून जीव संकटांत घालून हे लोक जे साहस करीत आहेत त्यामुळे आपण त्यांस मेहेरबानीनें वागवाल व त्यांची सफर सुरक्षितपणें पार पाडण्यास मदत कराल, त्यांची उमेद वाढवाल, व आपल्या मर्जीनुरूप त्यांस सर्व व्यापारी सवलती द्याल अशी इच्छा आम्ही प्रदर्शित करतो. आमच्या प्रजाजनांस आपण जें प्रेम व आदर याची जोड द्याल त्याची भरपाई आमच्याकडून त्याच प्रमाणांत आम्ही करूं असें आश्वासन आम्ही देतो. इतकें आपल्यासारख्या थोर पादशहास लिहून पत्र पुरें करतो. ”

या वेळीं मोंगलांचे दरबारी पोर्तुगीजांचें वजन अधिक असल्यामुळे इंग्रजांचें फारसें चाललें नाहीं. याप्रमाणें एकामागून एक सफर घेऊन इंग्रज व्यापारी हिंदुस्थानांत आले, व त्यांत विशेषतः वख्तारी बंदरांचे ठिकाणीं स्थापन करून व्यापार करण्याची परवानगी मागण्याच्या कामीं सर टॉमस रो, मिल्डेन हॉल, कॅप्टन् हॉपकिन्स वगैरे अनेक लोक बादशहास भेटण्यास येऊन गेले, पण वस्तुतः अकबर व जहांगीर यांनीं इंग्रज लोकांस झुलतच ठेवले. मात्र यानंतर शहाजहानच्या कारकीर्दीत इंग्रजांस सुरत येथें वखार घालण्याची परवानगी देण्यांत आली. अकबराचे वेळेपासून हिंदुस्थानांत पोर्तुगीजांना व्यापार करण्याची सवलत असून त्यांनीं आपला वचक हिंदी महासागरांत बराच बसविला. त्यामुळे प्रथमतः अकबराचे वेळीं व जहांगीराच्या कारकीर्दीत आलेल्या इंग्रजांच्या व्यापारी जहाजांस हे पोर्तुगीज त्रास देऊं लागले. जहांगीर बादशहाच्या वेळीं इ. स. १६०५ मध्ये व्यापारी गलबतें कॅ. हॉकिन्सच्या हाताखालीं सुरतेच्या बंदरांत उतरलीं व जहांगीर बादशहा आग्रा येथें राहत असल्यामुळे त्याची भेट घेऊन व्यापाराची परवानगी मिळविण्यासाठी कॅ. हॉकिन्स आग्रा येथें गेला व त्यानें बादशहाकडून इंग्रजांना हिंदुस्थानांत व्यापार करण्याची परवानगी इ. स. १६०९ मध्ये मिळवून पदरांत पाडली. परंतु पोर्तुगीज लोकांच्या हिकमतीनें हें दिलेलें व्यापारी फर्मान परत घेण्यांत आलें, म्हणून कॅ. हॉकिन्स याला तीव्र निराशा पदरांत घेऊन परत जावें लागलें. परत गेल्यावर त्यानें सर्व इत्थंभूत हकीकत ईस्ट इंड. कंपनीच्या बायरे-क्टरांस निवेदन केली. आतां कंपनीला एक युक्ति सुचली. त्यांनीं परदेशांत व्यापारी परवाने मिळविण्याकरतां व आपला व्यापार सुरक्षित ठेवण्याकरितां आर-

मार उभे करण्याचे ठरविले. इ. स. १६११ मध्ये कॅ. हिप्पोन याने मच्छलीपट्टम-जवळ पेट्टपुली येथे या आरमाराच्या बळावर एक वखार तर घातलीच, पण हे सहन न झाल्याने पोर्तुगीज लोक हिंदुस्थानांतील लोकांच्या सहाय्याने इंग्रजांस मार देऊन त्यांची हकालपट्टी करण्याच्या उद्योगास प्रवृत्त झाले. इ. स. १६१२ मध्ये कॅ. बेस्ट याच्या हाताखाली डूगून, ऑसिएन्डर, जेम्स व सॅलोमन नांवाच्या लष्करी व्यापारी जहाजांचा एक तांडा कंपनीने इंग्लंडमधून रवाना केला व तो सुरतेजवळ सुकळी बंदरांत शिरला. यास पकडण्याकरतां पोर्तुगीज लोकांनी १२० तोफांचे आरमार व ४ जहाजे पाठविली. कॅ. बेस्टने त्यांजवर अचानक हल्ला करून त्यांच्याशी तीन दिवस युद्ध केले, व ११५ पोर्तुगीज पकडले. ही लढाई जवळपास महिनाभर चालू राहिली. कॅ. बेस्टच्या आरमाराने अखेरीस पोर्तुगीजांच्या आरमाराचा फडशा उडविला. या यशस्वी लढाईचा फायदा ताबडतोब घेण्याच्या इराद्याने कंपनीचा कॅप्टन केरीज हा विजयानन्दाच्या भरांत जहांगीर बादशहाकडे व्यापारी परवाना मिळविण्याकरितां आग्रा येथे गेला. सुरतेला पोर्तुगीजांचा नकशा इंग्रजांनीं कसा उतरवला हे बादशहास कळलेच होतें. त्याने इंग्रजांच्या पराक्रमावर संतुष्ट होऊन त्यांनाहि पोर्तुगीज व डच लोकांप्रमाणेच व्यापार करण्यास परवानगी देणारे सरकारी फर्मान काढले व इंग्रज व्यापाऱ्यांना सुरत येथे व्यापारी वखार उघडण्यास परवानगी दिली. इंग्लंडचा राजा व दिल्लीचा मोंगल बादशहा यांच्यामध्ये बरोबरीच्या स्नेहभावाचे नाते उत्पन्न होऊन दळणवळणास प्रारंभ झाला व पोर्तुगीजांशी युद्ध उघडपणे सुरू झाले. इ. स. १६१४ मध्ये कॅ. डाउन्टनच्या हाताखाली एक व्यापारी काफिला सुरतेस आला त्याला टक्कर देण्यासाठी गोव्याहून पोर्तुगीजांचे एक मोठे आरमार, २६०० युरोपीय सैनिक २३४ तोफांसह पाठविण्यांत आले. या दोघांचा आरमारी सामना झडला. इंग्रजांकडे ४०० शिपाई व ८० तोफा होत्या. ही निकराची झटपट पूर्वीप्रमाणेच महिनाभर चालली तीत कॅ. डाउन्टनने विजय संपादन केला. यानंतर डाउन्टन जाव्हामध्ये बॅन्टनला गेला व तिकडेच मरण पावला. या लढाईमुळे मलबार किनाऱ्यावर इंग्रजांचा वचक बसला व कॅ. कीलिंग याने इंग्रजांतर्फे कालिकोटला जाऊन तेथील राजा सामुरीशी व्यापारी तह केला (१६१६). याच वेळी मोंगल बादशहाकडे सर टॉमस रो नांवाचा एक मुत्सद्दी सरकारी वकील या नात्याने आला व त्याने दोन वर्षे खटपट करून १६१८ मध्ये परत इंग्लंडला जाताना त्याचेबरोबर जेम्स राजाला

देण्याकरतां एक स्वदस्तूरचें पत्र मिळविलें. यांत बादशहानें इंग्रज व्यापाऱ्यांचा आपण योग्य तऱ्हेने परामर्ष घेण्याचें आश्वासन दिलें होतें. याचबरोबर राजपुत्र शहानकडून त्यानें सुरतेबद्दल एक फर्मान घेतलें त्यांत इंग्रज लोकांस हत्यारें वापरण्याचा परवाना कांहीं अटींवर देण्यांत आला होता.

याप्रमाणें इंग्रज व्यापाऱ्यांचा पाय मोगल बादशहांच्या दूरदृष्टीच्या अभावामुळें म्हणा किंवा दिलदार स्वभावामुळें हिंदुस्थानांत शिरला. त्यानंतर त्यांनीं वेगळाल्या भागांत वखारी उघडल्या. त्यांच्या संरक्षणार्थ त्यांना संरक्षक आरमाराची आवश्यकता भासली म्हणून त्यांनीं पहिलें आरमार १६१३ मध्ये उभारलें. त्याचें नांव “ दि ऑनरेबल ईस्ट इंडिया कंपनीज् मरीन. ” हें आरमार बहुधा नर्मदा व तापी या नद्यांत व्यापारी जहाजांच्या रक्षणार्थ राहत असे. यावर प्रथमतः कोंकणांतील कोळी व भंडारी लोक खलाशी म्हणून घेतले जात व त्यांच्या मदतीस कमीअधिक प्रमाणावर इंग्रज खलाशीहि असत. युद्धप्रसंगीं कंपनीचे अधिकारी लढाई करीत, व शांतताकाळीं व्यापार करीत असत.

याप्रमाणें ईस्ट इंडिया कंपनीनें उभारलेल्या हिंदुस्थानांतील इंग्रजी आरमाराचीं वेगळाल्या काळांत नांवें बदललीं तीं अशीं:—

१६१२ ते १६८६ दि ऑनरेबल ईस्ट इंडिया कंपनीज् मरीन.

१६८६ ते १८३० दि बाँबे मरीन.

१८३० ते १८६३ इंडियन नेव्ही.

१८६३ ते १८७७ बाँबे मरीन.

१८७७ ते १८९२ हर मॅजेस्टीज् इंडियन मरीन.

१८९२ ते १९३४ रॉयल इंडियन मरीन.

१९३४ पासून रॉयल इंडियन नेव्ही.

याप्रमाणें आज हिंदुस्थानावर सत्ता गाजविणाऱ्या ब्रिटिशांच्या हिंदी आरमाराची स्थापना सुरतेस इ. स. १६१२ मध्ये झाली.

पुर्तुगीजांनीं हिंदुस्थानप्रमाणेंच आपला व्यापार इराणांत वाढविला असून त्यांचें आरमार औरमुघ्न बंदरांत राही. हिंदुस्थानप्रमाणेंच एलिझाबेथ राणीनें आपल्या व्यापारी तांच्यास इराणच्या शहाकडेहि पाठविलें होतें. त्याहि देशांत येथल्याप्रमाणेंच

पोर्तुगीज व इंग्रज व्यापारी यांच्यामध्ये व्यापारानिमित्त बाचाबाची झाली त्यांत इंग्रज व्यापाऱ्यांनीं सुरतच्या इंग्रज गव्हर्नरकडे संरक्षणाकरतां मागणी केली. इंग्रजांचें व्यापारी जहाज १६१८ मध्ये इराणच्या आखातांत गेलें असतां त्यावर पोर्तुगीज आरमारानें हल्ला चढविला, पण त्यांत पोर्तुगीजांस हार खाऊन ओंमुझला परत जावें लागलें. पोर्तुगीजांनीं शहावरच अखेर शस्त्र उचललें ! व त्याविरुद्ध शहाला इंग्रजांनीं मदत केली आणि या सहाय्याची परतफेड म्हणून शहानें इंग्रजांस इराणांत व्यापार करण्यास परवानगी दिली. १६२१ मध्ये शहा व इंग्रज यांमध्ये मुढील तह झाला. या तहाच्या अटीः—(१) पोर्तुगीजांना जिकून मिळविलेल्या लुटींत इंग्रज व शहा यांचा समसमान हिस्सा असावा. (२) इराणच्या आखातांत ईस्ट इंडिया कंपनीला व्यापार करण्याची परवानगी असावी व त्यांजवर या बाबतींत कोणताहि कर बसवूं नये. (३) कंपनीस शहा अब्बासनें सर्व प्रकारे सहाय्य करावें.

याप्रमाणें इंग्रज आरमाराच्या मदतीनें शहानें पोर्तुगीज लोकांच्या ओंमुझ बंदरावर हल्ला करून तें जिकलें व पोर्तुगीजांस तेथून पिटाळून लावलें. यामुलें इंग्रजांच्या शक्तीचा व आरमारी सामर्थ्याचा दिल्लीच्या बादशहाच्याहि मनावर प्रभाव पडला व त्याच्या ठिकाणीं इंग्रजांविषयीं आदरभाव उत्पन्न झाला. याचा परिणाम असा झाला कीं, इंग्रजांच्या आरमाराचा आपणांसहि उपयोग करतां येण्यासारखा आहे हें मनांत बाळगून त्यानें १६२९ मध्ये इंग्रजांना पोर्तुगीजांचें कोणत्याहि रीतीनें पारिपत्य करण्याची परवानगी दिली. मोंगल बादशहांनीं परदेशी व्यापाऱ्यांकडे व त्यांच्या प्रवेशाच्या संभाव्य परिणामाकडे मुत्सद्देगिरीच्या दृष्टीनें फारसें लक्षच दिलें नाहीं, एवढेंच नव्हे तर त्यानें आपण होऊन इंग्रज व्यापाऱ्यांना आणखी एक सवलत देऊन टाकली व ती ही कीं, यापूर्वीं त्यानें कोंकणांतील जंजिऱ्यास शिंदी लोकांना थोडासा व्यापार करण्याकरतां व मक्केस जाणाऱ्या यात्रेच्या संरक्षणाकरतां ठेवलें होतें, पण तें काम आपल्या स्वतःच्या विश्वासांतील शिंदी लोकांकडून काढून त्यानें तें इंग्रज व्यापारी कंपनीकडे सोंपविलें. पण हेंच उंटाचें पिल्लू घरांत शिरल्यावर उंच वाहून घर पाडील याची कल्पनाहि त्या बिचाऱ्या बादशहास आली नाहीं ! पण हें खरें कीं त्यांनीं स्वकीय बाजूस सारून “ परावर विश्वास ” ठेवला. असो. हिंदुस्थानांतील वेगळाल्या इंग्रजी वखारीतून मालाची जे-आण करण्याच्या कामीं इंग्रजांचीं ५७ गलबतें खपत होती व त्यांचें वजन

एकूण २६६९० टन होतें. या गलबतांखेरीज लडाऊ आरमार म्हणून त्यांचीं अनेक गलबतें असून प्रत्येकावर सहा तोफा सुसज्ज ठेवण्यांत येत असत. अखेरीस इंग्रज व पोर्तुगीज राष्ट्रांचा १६३५ मध्ये आपसांत तह झाला, व त्यांचे मधील चुरस लयास जाऊन हिंदुस्थानांतील त्यांचीं भांडणें मिटलीं. शांततेचा काळ आला. १६५० मध्ये बंगाल प्रांतांत व्यापार करण्याची परवानगी इंग्रजांस डॉ. बौटनने मिळवून दिली. अशा रीतीने इंग्रज व्यापाऱ्यांनीं हिंदुस्थानचा पश्चिम समुद्र व पूर्व समुद्र यांवर आपली सत्ता बसविली.

मुंबई व बंगालकडे इंग्रज लोकांना व्यापारी सवलती मिळाल्या व त्या मिळवितांना त्यांना फार प्रयास पडले. राहतां राहिला पूर्व किनारा. यावर मोंगलांचा अंमल नसून या पठ्यावर वेगळाली लहान लहान संस्थानें राज्य करित. या किनाऱ्यास कारोमांडलचा किनारा म्हणतात. यावर डच लोकांनीं मद्रासच्या उत्तरेस ३० मैलांवर पुलिकत नांवाचें एक लहानसें बेट आहे तें १६०९ मध्ये जिंकून त्यावर आणखी वखार घातली. हें बेट हस्तगत करण्याचें इंग्रजांच्या मनांत फार होतें, परंतु डच लोकांपुढें त्यांचें कांहीं न चालल्यामुळें कॅप्टन द्विपोन या इंग्रज अधिकाऱ्याने पुलिकतच्या उत्तरेस पेटपुली येथें एक वखार घातली. (इ. स. १६११). हल्लीं या गांवास कृष्णा जिल्ह्यांत निजामपट्टण हें नांव आहे. १६२० मध्ये डच व इंग्रज यांच्या दरम्यान तह होऊन पुलिकत येथें व्यापार करण्याची इंग्रजांस मुभा मिळाली. वरील दोन्ही ठिकाणें पुढें इंग्रजांस सोडून यावीं लागलीं, कारण पेटपुली येथें व्यापार नीट चालत नव्हता. व्यापार चांगला चालण्यासाठीं कृष्णेच्या दक्षिण तीरावरील पेटपुली हें ठिकाण सोडून कॅप्टन हॉपी यानें उत्तर तीरावरील मच्छलीपट्टण येथें १६११ मध्येच एक वखार घातली. या बंदरांत इंग्रजांस कापड मुबलक मिळे, व शिवाय गोवळकोंडयाचे हिरे, माणकें व देशाच्या इतर भागांतील सुंदर वस्तु मिळून त्या विकण्याकरितां पश्चिमेकडील देशांत नेण्याचा त्यांचा व्यापार चाढला. सुरतेस वखारी घालून पोर्तुगीजांस उठवून लावले, तसेंच मच्छलीपट्टण येथें वखार घालून इंग्रजांनीं येथें पोर्तुगीजांच्या व्यापारास शह दिली. पण त्यांच्यांत व डच लोकांत आतां प्रचंड चुरस उत्पन्न झाली. डच लोकांचा त्रास असल्या होऊन कांहीं इंग्रज व्यापारी पळून आर्मेगांवास गेले व तेथें त्यांनीं वखारी घातल्या. १६३२ मध्ये गोवळकोंडयाच्या कुतबशाहापासून मच्छलीपट्टमच्या वखारीचा परवाना, सुवर्णपत्रावर लिहून घेतला व त्यांनीं तेथें व्यापारास प्रारंभ केला. तो व्यापार

अजून तेथे चालू आहे. आर्मगांव येथे १९२६ मध्ये इंग्रजांनी वखार घातली, पण तेथेहि त्यांना डच लोकांचा त्रास होऊ लागला, व मच्छलीपट्टमलाहि त्यांचा उपद्रव सुरूच होता; म्हणून आर्मगांवचा मुख्य व्यापारी फ्रॅन्सिसडे याने पुलिकतच्या दक्षिणेस मद्रास येथे वसाहत स्थापण्याचे ठरविले.

विजयानगरच्या पाडावानंतर तेथील राजवंशांतील एक गृहस्थ चंद्रगिरीत जाऊन राहिले होते (१५९४). हे ठिकाण मद्रासच्या नैऋत्येस सुमारे ७० मैलांवर आहे. तेथील नायकांच्या हातांत मद्रास होतें. नायक श्रीरंगराय होते, ते एक छोटे संस्थानिक असून त्यांच्या मुलखांत व्यापाराच्या सोयी पुष्कळ असत. या श्रीरंगरायाने आपल्या ताब्यांतील कांहीं जागा इंग्रजांस देऊन तेथे तटबंदी करून राहण्याची त्यांस १६३९ मध्ये परवानगी दिली. श्रीरंगराय स्वतः निराश्रितच होता. त्याच्या मनांत आशा की या तटबंदीचा फायदा आपणांसहि सहजच मिळेल. मद्रास येथे किल्ला बांधून इंग्रजांनी त्यास २३ एप्रिल १६४० रोजी फोर्ट सेंट जॉर्ज हे नांव दिले, व अशा रीतीने त्यांनी आपले पाय मद्रासेत रोवले. इतर ठिकाणी केवळ वखारी होत्या, पण मद्रासेस त्यांनी किल्ला बांधविला व नंतर गोवळकोंड्याच्या कुतबशाहाकडून मद्रासच्या वसाहतीची सनद त्यांनी १६४५ मध्ये मिळविली. युरोपांत क्रॉमवेलने डच लोकांशी झगडून त्यांचा बंदोबस्त केला. याचा परिणाम डच लोकांवरहि झाला, व १६५७ मध्ये मद्रासचीहि नीट व्यवस्था लागली. प्रथमतः मद्रास बॅटमच्या ताब्यांत होतें, परंतु पुढे १६५३ मध्ये “मद्रास प्रेसिडेन्सी” या नांवाने इकडचा कारभार सुरतेकडून मद्रासच्या वेगळ्या गव्हर्नराकडे सोंपविण्यांत आला.

बंगाल प्रांतांतील वखारी

बंगाल प्रांतांत मोंगली सत्ता असली तरी दिल्लीपासून हा प्रांत फार दूर असल्यामुळे इकडचे अधिकारी बहुधा स्वतंत्रपणेच कारभार करीत असत. १६३३ मध्ये मच्छलीपट्टमच्या इंग्रज व्यापाऱ्यांनी कार्ट राइट नांवाच्या व्यापाऱ्यास ओरिसा प्रांतांत महानदीच्या मुखांतून पाठविले. तो ओरिसाच्या नबाबास भेटला. हा नबाब वस्तुतः बंगालच्या मुभेदाराच्या हाताखालचा अधिकारी होता. नबाबाच्या दरबारांत कार्ट राइटचे वजन पडून त्यास नबाबाने आपल्या प्रांतांतील जमीन विकत घेऊन वखारी घालणे व जहाजे बांधणे यास परवानगी दिली (१६३३). प्रथमतः

इंग्रजांनीं हरिहरपुर व बालासोर येथें वखारी घातल्या व १६५० मध्ये बंगालचा सुभेदार शहाजादा सुजा याजकडून इंग्रजांस बंगाल प्रांतांत व्यापार करण्याची परवानगी मिळाली. अशा रीतीनें इंग्रजांच्या व्यापारास १६५१ पासून बंगाल-मधील व्यापारास सुरुवात झाली. त्यांचीं मुख्य ठिकाणें बालासोर, पिपळी, हुगळी, कासीमबझार, पाटणा वगैरे शहरे होती.

येथपावेतो ईस्ट इंडिया कंपनीस इंग्लंडांत जसे राजे येतील व जसे त्यांचें प्रधान-मंडल येईल तसें त्यांच्या मर्जीनुरूप वागावें लागे. क्रॉमवेल सर्व सत्ताधिकारी झाल्यावर त्यानें मात्र डच व पोर्तुगीज लोकांचा बंदोबस्त युरोपांत करून त्यांच्याकडून इंग्लंडच्या व्यापारास पोषक असे तह मान्य करवून घेतले. त्यानेच सुरतचा प्रेसिडेंट वेगळा व मद्रासचा वेगळ् अशी योजना केली, ईस्ट ई. कंपनीस वखारी वगैरेसंबंधीं नियम घालून दिले व त्यांचा जम व्यवस्थितपणें बसवून दिला. क्रॉमवेलनें व्यापार हा राष्ट्रहितास पोषक असतो हें तच्च ओळखून हिंदुस्थानांतील व्यापार इंग्रजांच्या हातांत कसा ठेवतां येईल याचा विचार करून कंपनीलाच मदत करण्याचें धोरण योजिलें. बाहेरील देशांत व समुद्रावर इंग्लंडच्या आरमाराचें महत्त्व राखण्याकरितां त्यानें १६५१ मध्ये इंग्लंडचा नॅव्हिगेशन ॲक्ट पास करून घेतला व कंपनीच्या पूर्वीच्या सनदेची उजळणी (रिव्हिज्जन्) करविली. १९ ऑक्टोबर १६५६ रोजी कौंसिल ऑफ स्टेटच्या संमतीनें त्यानें कंपनीस नवी सनद करून देवविली व कंपनीच्या सोयीसाठीं नवीन नियम करून समाईक भांडवलदार पद्धतींत थोडा बदल करून प्रथम सात वर्षांनीं व नंतर तीन वर्षांनीं कंपनीच्या व्यापाराचे हिशेब पुरे करून, कोणास त्यांतून आपलें भांडवल काढून घ्यावयाचें असल्यास तें घेतां यावें अशी सवड ठेवली व ५० रुपये दाखल करून वाटेल त्यास कंपनींत दाखल होतां येईल असा नियम केला. क्रॉमवेलच्या व्यवस्थेमुळे ईस्ट इंडिया कंपनीचा जम चांगला बसून त्यांच्या व्यापारास निश्चितपणा आला.

१६६० मध्ये दुसरा चार्ल्स हा इंग्लंडच्या राज्यसिंहासनावर आला. त्यानें कंपनीस एकंदर पांचदां सनदा करून दिल्या. १६६० पर्यंत कंपनीस व्यापार करण्यापलीकडे कांहीं अधिकार नसत. परंतु चार्ल्सनें कंपनीस नवीन नाणें पाडणें, किंन्हे बांधून त्यावरील लोकांवर हुकमत चालविणें, युरोपियन व हिंदुस्थानी फौज पदरीं बाळगणें, इंग्लंडांतून दारुगोळा वगैरे सामान बाहेर नेणें व परदेशांत युद्धें किंवा तह करून नवीन संबंध जोडणें वगैरे पुष्कळ अधिकार कंपनीस बहाल केले. १६६१

मध्ये इंग्लंड व पोर्तुगाल या राष्ट्रांमध्ये तह होऊन त्यांत पोर्तुगीज राजकन्या इंग्लंडच्या राजाला द्यावी व वरास आंदण म्हणून मुंबई व आजूबाजूचीं बेटें त्यास कायमचीं द्यावीं असें ठरलें. हें मुंबई बेट २३ सप्टेंबर १६६८ रोजीं चार्लस राजानें कंपनीच्या स्वाधीन केलें व त्याची व्यवस्था करण्याविषयीं त्यांस हुकुमहि दिला. हा हुकुम सुरत येथील प्रेसिडेंटच्या हातांत पडतांच त्यानें मुंबईचा ताबा घेतला व तेथील व्यवस्था लाविली. यानंतर सुरत येथील आरमार मुंबईस ठेवण्यांत आलें. अशा रीतीनें अनेक भानगडींतून इंग्रजांच्या हिंदी आरमाराची स्थापना मुंबईस कायम होऊन त्याचें मुंबई हेंच मुख्य ठिकाण आजमितीस आहे.

मुंबईच्या आरमाराच्या झटापटी.

मुंबईस पाय रोवीं तों पूर्वेकडील प्रदेशांत ब विशेषतः हिंदुस्थानांत स्वतःच्या मालकीचा असा प्रांत इंग्रजांचा नव्हता. परंतु डच लोकांनीं हें स्वामित्वाचें काम या देशांत या पूर्वीच केलें असल्यानें त्यांना साहजिकच इंग्रजांच्या या कृत्याचें वैषम्य वाटलें व त्यांनीं इंग्लिश लोकांस समुद्रावर उपद्रव देण्याचा सपाटा चालविला. इंग्रजांनीं मुंबई हें हिंदुस्थानांतील आपलें केन्द्रवर्ती स्थान केल्यावर इंग्लंड ते मुंबई हा समुद्रावरील मार्ग आपल्या बोटींच्या वाहतुकीसाठीं सुरक्षित करण्याची त्यांस साहजिकच आवश्यकता उत्पन्न झाली, म्हणून हिंदुस्थान ते केप ऑफ गुड होप हें आफ्रिकेच्या दक्षिण सीमेवरील बंदर व त्या मार्गावरील इतर मान्याचीं बेटें हींही हातीं ठेवणें सुरक्षिततेच्या दृष्टीनें आवश्यक म्हणून सेंट हेलेना हें बेट १६७३ मध्यें जिंकून इंग्रजांनीं आपल्या ताब्यांत घेतलें व तेथील सर्वाधिकार इंग्लंडच्या राजानें ईस्ट इंडिया कंपनीस मुंबई प्रमाणेंच दिला, आणि मुंबई व सेंट हेलेना हीं बेटें इंग्लंडच्या आग्नेयीकडील कौंटी केंट या परगण्यांत सामील करण्यांत आली. १६६८ मध्यें मुंबई ईस्ट इंडिया कंपनीच्या हातांत येण्यापूर्वीं तिचे अधिकारी व इंग्लंडच्या राजानें आतां नेमलेले तेथील अधिकारी यांत बराच झगडा झाला. १६७३ मध्यें इंग्रज शिपायांनीं बंडावा केला त्याबद्दल त्यांस कडक शिक्षा कराव्या लागल्या तेव्हां तो मोडला. १६८३ मध्यें मुंबईस ईस्ट इंडिया कंपनीचा डेप्युटी गव्हर्नर राहत असे त्यास इंग्रजी आरमाराच्या रिचर्ड केम्ब्रिन नांवाच्या अधिकाऱ्यानें कैद करून सर्व कारभार आपल्या ताब्यांत घेतला व राजाच्या नांवानें जाहीरनामा काढून आपण इंग्लंडच्या राजाचा मान व इश्रत राखत आहोंत असें

जाहीर केलें. एक वर्ष दंगा केला व सुरतेच्या प्रेसिडेंटासहि कैद करावयाचा त्याचा बेत होता, परंतु मध्यंतरी दुसऱ्या चार्लस राजाच्या हुकमानें केग्विन यास स्वदस्तुरचा हुकूम पाठवून कैद करविलें. याच प्रकारचा दंगा मद्रासेसहि तीन वर्षे चालू होता. सेंट हेलेना येथेंहि अशाच प्रकारचे दंगे तेथील इंग्रज रहिवासी व इंग्रज कंपनीचे अधिकारी यांच्यांत १६७३ ते १६८४ पर्यंत चालू होते. मुंबईचा पहिला गव्हर्नर सर जॉर्ज ऑक्लेडन यानें १६६४ मध्ये शिवाजीच्या सुरतेवरील स्वारीच्या वेळीं इंग्रजां मालमत्तेचें रक्षण कसोशीन केलें होतें. याच्या नंतरचा गव्हर्नर जिरॉल्ड अंजीअर यानें १६६९ ते १६७७ पर्यंत आपला अधिकार मुंबईवर गाजविला, यानें मुंबई हें गलबताचें व्यापाराचें मुख्य बंदर केलें व तट बांधून इंग्रज वखारीचा बचाव केला. मुंबईच्या सर्व रहिवाशांनीं शहराच्या रक्षणार्थ लढलेंच पाहिजे असा पायंडा याच गव्हर्नरनें घातला व या नियमास अपवाद फक्त ब्राह्मण व वाणी एवढेच करून त्यांच्याकडून या क्षात्रसेवेच्या मोबदल्यांत कांहीं रकम घ्यावयाची प्रथा सुरू केली. या रीतीनें ४०० युरोपीयन व ६०० हिंदुस्थानी लोक असें संरक्षणाचें लष्कर उभारून त्यावर त्यानें इंग्रज अधिकाऱ्यांची नेमणूक केली.

१६६९ मध्ये पिट या नांवाचा जहाजें बांधणारा एक तज्ज्ञ इंग्लंडमधून मुंबईस बोटी बांधण्याकरितां पाठविण्यांत आला. त्यानें कंपनीला हवीं असलेलीं गलबतें बांधून दिली, व इंग्लिश आरमारासाठीं याप्रमाणें प्रथमच हिंदुस्थानांत बोटी बांधण्यांत येऊं लागल्या. यानंतर १६८६ मध्ये सुरत सोडून कंपनीच्या गव्हर्नराचें राहण्याचें मुख्य ठिकाण मुंबई बेट हेंच झालें. १६७३ मध्ये युरोपांत इंग्लंड व हॉलंड या राष्ट्रांमध्ये युद्ध सुरू होतांच डच लोकांचें आरमार प्रथम मलबारला उतरलें व त्यांनीं शिवाजीची मदत मागितली. ती त्यांना मिळाली नाहीं तरी त्यांनीं मुंबईवर स्वारी केलीच. परंतु तेथील संरक्षक तयारी पाहून कॅप्टननें डच आरमारास हिंदुस्थानचे पूर्व किनाऱ्याकडे वळविलें व इंग्लिशांचीं आठ व्यापारीं जहाजे भेटलीं त्यांवर हल्ला करून त्यांतील दोन बोटी पकडल्या व एक बुडविली. पण पुढें डच व इंग्रज यांमध्ये तह झाला व हें युद्ध थांबलें.

शिवछत्रपतींच्या वेळेपासून तों तहत राजारामाच्या कारकीर्दीपर्यंत इंग्रज मराठे यांच्या दरम्यान पुष्कळ खटके उडाले. त्यांचा धावता उल्लेख “मराठा आरमार” या भागांत आलाच आहे. शिवाजीच्या लहानशा आरमारापुढें इंग्रजी

आरमारारचें कांहीं चाललें नाहीं व त्यानंतर सरदार आंग्रे या दर्यासागर कुटुंबापुढेंहि इंग्रजांचा प्रभाव पडला नाहीं. परंतु पुढें दुर्दैवानें आंग्रे घराण्यांतच कलहाभि पेटला व त्यांच्या वैमनस्यामुळें व पेशव्यांनीं इंग्रजांशीं संगनमत केल्यामुळें आंग्र्यांच्या आरमाराला हार खावी लागली हेंहि वृत्त मागें येऊन गेलेंच आहे.

१७५५ मध्यें बाँबे मरीन फ्लीटनें कमोडोर जेम्सच्या आधिपत्याखालीं विजय-दुर्गाकडे कूच केलें. या आरमारांतील सर्वांत मोठ्या जहाजाचें नांव “ प्रोटेक्टर ” असें असून त्यावर ४० तोफा होत्या, तुळाजी आंग्रे हा यावेळीं विजयदुर्ग येथें होता. तिकडे इंग्रज व पेशवे यांच्या संयुक्त आरमारानें कूच केलें. हें आरमार सुवर्णदुर्गास पोहोचतांच तुळाजी आंग्रे याच्या आरमारानें दुसरीकडे कूच केलें. कमोडोर जेम्सच्या आरमारानें त्याचा समुद्रावर पाठलाग केला पण मराठी पेशव्यांचें आरमार मागें पडलें म्हणून जेम्स पूर्ववत् जागेवर आला. यावेळीं मराठ्यांच्या पेशवाई आरमारानें सुवर्णदुर्गावर हल्ला चालविलेला पाहतांच जेम्सनें इंग्रज सैन्यास त्यांस मदतनीस म्हणून पाठविलें व आपण एक तुकडी घेऊन जमिनीवरून सुवर्ण-दुर्गावर मारा करावयास उतरला. यावेळीं तुळाजीच्या सैन्यानें शौर्याची शिकस्त केली व एकसारखा गोळीबार चालू ठेवून जेम्सला जमिनीवर उतरूं न देण्याची पराकाष्ठा केली; इतक्यांत प्रोटेक्टरवरील एक गोळा सुवर्णदुर्गच्या दारूकोठारांत पडून त्याचा भडका उडाला व किल्ल्यास भगदाड पडलें ! या गडबडींत इंग्रज सैन्य जमिनीवर उतरलें व अखेरीस आंग्र्यांचें सैन्य व संयुक्त सैन्य (म्ह. पेशवे व इंग्रज यांचें सैन्य) यांत घनघोर रणसंग्राम होऊन शेवटीं सुवर्णदुर्गचा किल्ला संयुक्त सैन्याच्या हातांत पडला. दुसऱ्या दिवशीं बाणकोट किल्ला संयुक्त सैन्यानें घेतला व आंग्र्यांच्या आरमाराचा फडशा उडून त्यांचीं मुलेंबाळें कैद झालीं. त्यांस पेशव्यांच्या हवालीं करण्यांत आलें. तुळाजी अखेरपर्यंत पेशव्यांच्या कैदेत होता.

कंपनीला सुरतेपेक्षां मुंबई बेट सर्व दृष्टीनें अधिक सुरक्षित वाटलें. तिनें या ठिकाणीं प्रथम ड्राय डॉक (सुकी गोदी) बारा हजार रुपये खर्चून बांधली. नंतर कांहीं वर्षांनीं तरती गोदी (wet dock) करण्यांत आली व १७६३ मध्यें तिसरी गोदी बांधण्यांत आली. सध्यां मुंबईस बंदराजवळ नावा दुरुस्ती व बांधणीची जी गोदी बांधली आहे ती जागा प्रथमतः नसरवानजी वाडिया नांवाच्या नावा बांधणाऱ्या पारशी गृहस्थानें पसंत केली होती. या गोदींत शंभर वर्षांत

सुमारे १४४ शास्त्रोक्त पद्धतीवर जहाजे बांधण्यांत आली. यांत रॉयलनेव्हीतील २००० टनांच्या ८४ तोफी नावा (Gun ships) बांधण्यांत आल्या.

अठराव्या शतकाच्या उत्तरार्धांत बॉंबे मरीनच्या लढाया आंध्यांच्या प्रमाणेच हैदराबलीशीही झाल्या. म्हैसूरचे राज्य ताब्यांत घेतल्यावर हैदराबलीने पश्चिम किनाऱ्यावर होनावर येथे मोठे आरमार तयार करण्यास प्रारंभ केला. परंतु इंग्लिशांच्या बॉंबे मरीनने त्यावर चाल करून होनावर घेतले व मंगलोरहि घेतले.

यानंतर पुण्यांतील पेशव्यांच्या गृहकलहाचा फायदा घेऊन बॉंबे मरीनने ठाण्यावर हल्ला चढवून ते बंदर काबीज केले! यास असे कारण सांगण्यांत येते की, ठाणे इंग्रजांनी मराठ्यांकडून १२००० रुपयांस विकत घेण्याचा प्रयत्न केला व तो सिद्धीस गेला नाही, म्हणून त्यांनी आक्रमण केले! यांत मदतीस म्हणून बॉंबे मरीन फ्लीटचा कर्मांडर वॉटसन याजबरोबर जनरल गॉर्डनचे हाताखाली १००० सैनिक दिले. यानंतर कंपनीने थोड्याच दिवसांत साष्टी बेटावरहि कबजा बसविला!

यापुढील बॉंबे मरीन आरमाराची कामगिरी म्हणजे इराणी आखातांतील मुलतानसागरच्या अरबी चांच्यांचा बंदोबस्त होय. “कुत्रा वेढा ठरवा व त्यावर गोळी घाला” अशी एक इंग्रजीत म्हण आहे तो न्याय या बाबतीत अवलंबिला अशी या प्रकरणावर कोणाची टीका आहे. पोर्तुगीजांच्या हातून ऑर्मुझ इराणच्या शहाने इंग्रजांच्या मदतीने घेतल्यानंतर आपल्या व्यापाराच्या रक्षणार्थ संरक्षक जहाजे म्हणून दोन तीन जहाजे कंपनी ऑर्मुझमध्ये ठेवीत असे. जोशामी अरब चांचे लोकांनी प्रथमतः कंपनीचे “बॅसीन” जहाज १७९७ मध्ये अडविले व लगेच सोडून दिले. यानंतर थोड्याच दिवसांनी कंपनीची दुसरी “व्हाइपर” नांवाची बोट बुशायर बंदरांत थांबली असतां जोशामी अरबी चांच्यांचा नायक शेख सालेह याने आपणास संरक्षणासाठी म्हणून या व्हायपरवरील कांहीं दारूगोळा मिळण्याची परवानगी बुशायरच्या पोलिटिकल एजंटकडे मागितल्यावरून ती त्यास दिली गेली, व अरबी चांच्यांच्या आरमाराने दारूगोळ्यासह पुढे कूच केले. नंतर वाटेत व्हायपर बोटीची गांठ पडतांच तिच्यावर एकदम गोळीबार सुरू केला! यांत अखेर चांच्यांचाच पराभव झाला, तरी व्हायपर बोट फार जर्जर होऊन गेली. यामुळे यांच्या बंदोबस्ताखेरीज आपला व्यापार व्यवस्थितपणे चालणार नाही म्हणून कंपनीने १८०९ मध्ये इराणच्या आखातांत कॅप्टन सीटनच्या आधिपत्याखाली १२

बोटी व ४००० माणसें असें युद्धसामुग्रीसह आरमार पाठविलें. आखातांत अरब लोकांच्या मुख्य छावणीच्या जवळच इंग्लिश आरमारानें आपलें वास्तव्य केलें, व दोन दिवस आपली तयारी पूर्ण करून अरबी छावणीवर आरमारावरून तोफा डागण्यास आरंभ केला व दुसऱ्या बाजूनें इंग्लिश सैन्य जमिनीवर उतरविलें. अरब लोक पराकाष्ठेच्या शौर्यानें लढले, परंतु त्यांच्या शहरास एकाएकीं आग लागली त्यामुळे त्यांची स्थिति त्राहि भगवन् होऊन गेली व अशा अवस्थेंत इंग्रजांनीं तें शहर आपल्या ताब्यांत घेतलें. परंतु अरबांचें मुख्य बंदर रसूलखैमा इंग्रजांना घ्यावयाचें राहिलें. अरब आतां परत येत नाहींत असें पाहून इंग्रजी सैन्य परत बोटीवर नेण्यांत आलें, पण लगेच अरबांनीं परत हल्ला करून पुनः शहरावर कबजा केला. यानंतर कांहीं दिवस कंपनीच्या जहाजास उपद्रव झाला नाहीं व कंपनीचे आरमार मुंबईस परत गेलें. यानंतर अरबांनीं पुनः आपलें आरमार एकत्रित करून कंपनीचीं जहाजे धरण्याचा सपाटा चालविला. अरबांचा पुनः बंदोबस्त करण्यासाठीं म्हणून कंपनीनें कॅप्टन कॉलंडियर याच्या हाताखालीं ११ लढाऊ जहाजांचा काफिला व त्यास मदतनीस म्हणून जनरल कीरच्या हाताखालीं ६००० सैन्य बरोबर देऊन रसूल खैमाकडे पाठविला. बाँबे मरीन आरमार १३ नोव्हेंबर १८१९ ला रसूल खैमा येथें पोहोचलें व लागलीच सैनिक युद्धसामग्री जमिनीवर उतरविण्यांत येऊन अरबांचे शहरावर हल्ला चढविण्यांत आला. अरबांनीं लढण्याची शर्थ केली यामुळे इंग्रज सैन्यास शहरांत प्रवेश करतां येईना. हा प्रसंग सतत चार दिवस चालला. अखेरीस अरबांस पळ काढावा लागला व कंपनीनें शहर आपल्या ताब्यांत घेतलें. यानंतर थोड्याच दिवसांनीं चांच्यांचा नायक १८०२ मध्यें आपण होऊन इंग्रजांच्या स्वाधीन झाला व यापुढें ही चांचेगिरी बंद पडून इंग्रजांच्या समुद्रव्यापारास सुरक्षितता आली.

याच वेळची दुसरी कामगिरी म्हणजे जावा बेट इंग्रजांनीं आपल्या ताब्यांत घेतलें ही होय. ङ्च लोकांपासून हें बेट प्रथम इंग्रजांनीं घेतलें व तें पुनः ङ्च लोकांनीं जिंकून परत घेतलें होतें. १८११ मध्यें लॉर्ड मिंटो या व्हाइसरॉयनें हें बेट घ्यावयाचें ठरवून त्यासाठीं रॉयल नेव्हीचें आरमार त्यास मदत म्हणून हिंदुस्थानांतील (ब्रिटिश) इंडियन नेव्ही व त्याबरोबर हिंदुस्थानी ब्रिटिश फौज ह्या बेढाकडे पाठविण्यांत आली. जावा बेट हिंदी महासागरांत मलाया द्वीप-कल्पाच्या आग्नेयीस आहे. हें आरमार मद्रासेहून रवाना करण्यांत आलें. याः

स्वारीचा मुख्य कमेंडर हेन्स असून जावाचा डच गव्हर्नर जनरल जॅनसेन हा होता. जावाची राजधानी बटेव्हियापासून थोड्याच अंतरावर हे ब्रिटिश आरमारी लोक उतरतांच त्यांनीं रात्रीच हल्ल्यास आरंभ केला व बटेव्हिया इंग्रजांच्या हातीं आलें. जनरल जॅनसन जंगलांत पळून गेला व त्यानें आपली सेना जमवून एके रात्रीं बटेव्हियावर हल्ला चढविला पण त्यांत त्यास यश न येतां पुनः पळ काढावा लागला; तरी त्यानें पुनः तयारी केली व एक मोठा संग्राम आरंभिला, पण त्यांतहि त्यास यश आलें नाहीं, व तो बोटीतून समुद्रावरून पळून जाऊं लागला. त्याचा इंग्रजांनीं पाठलाग केला तेव्हां तोहि इंग्रजांच्या स्वाधीन झाला. या लढाईंत इंग्रजांकडचीं ७०० माणसें जखमीं झालीं, १२८ शिपाई व १५ ऑफिसर ठार झाले.

हिंदुस्थान व इतर देश यांमध्ये फिरणाऱ्या बोटी आजपर्यंत वल्हीं व शिडें यांच्या सहाय्यानें चालत असत, पण वाफेच्या शक्तीनें चालणारी पहिली स्टीमर मुंबई ते सुएझ यांच्या दरम्यान १८३० मध्ये प्रथमच सुरू करण्यांत आली. १८२९ मध्ये मुंबईच्या गोदींत “ ह्यूज लिंडसे ” नांवाची यांत्रिक बोट बांधण्यांत आली. तिची पहिली सफर कॅपटन् वुड्लसन नांवाच्या इंग्रज अधिकाऱ्याच्या नेतृत्वाखाली झाली. या बोटीचें वजनी प्रमाण ४११ टन होतें. हिला दोन अश्वशक्तींचें एंजिन जोडण्यांत आलें होतें. ही बोट मुंबईहून २० मार्च १८३० रोजी निघाली व ३१ मार्चला एडन येथें पोहोंचली. तेथून सुएझ येथें २२ एप्रिल रोजी गेली व तेथून परत मुंबईला २९ मे रोजी येऊन पोहोंचली. जातांना तिला मुंबई ते सुएझ २१ दिवस ८ तास लागले व परत सफरींत ती मुंबईस १९ दिवस १४ तासांत आली.

एडन ब्रिटिशांनीं कसें घेतलें. (१८३७)

एडन हें प्रथम तेथील अरबी सुलतानाच्या ताब्यांत असून हेजाजला जाणाऱ्या यात्रेकरूंच्या वाटेवरील हें एक उतरण्याचें स्थान होतें. कर्नाटकचा सुलतान व इंग्रज यांच्यामध्ये दोस्तीचा संबंध उत्पन्न झाल्यावर त्याच्या दराया-ए-दौलत नांवाच्या बोटीवर इंग्रजांचें निशाण फडकूं लागलें व त्यामधून व्यापारी मालाची ने-आण व यात्रेकरूंच्या फेऱ्या होऊं लागल्या. एडनला अरबी लुटारूंनीं पुष्कळ माल चोरून नेला व यात्रेकरूंस लुटले. बरेच यात्रेकरू बोटीवर पळून येऊन त्यांनीं आपले प्राण वाचविले. याचा बंदोबस्त करण्याकरतां म्हणून इंडियन नेव्ही

(ब्रिटिश) आरमारास, एडनच्या सुलतानाचा जाब घेण्याचा अथवा एडन जिंकण्यासाठी म्हणून, कॅप्टन् हेन्सच्या आधिपत्याखाली पाठविण्यांत आले, (डिसेंबर १८३७). कॅप्टन् हेन्स सुलतानास भेटला व त्याने एकंदर नुकसानी प्रीत्यर्थ म्हणून ३ लक्ष रुपये भरपाई भरा, नाहीतर युद्धास तयार व्हा असा सुलतानास रोखठोक जाब टाकला. सुलतानाने त्यास जागच्या जागी तूर्त २०० रु. देऊन बाकीची रकम पुढील वर्षी देण्याचे कबूल केले व तसा लेखहि लिहून दिला. या लेखावरच हेन्सने असे कलम घातले की ही बाकी पुढील वर्षी चुकती केली नाही तर एडन खालसा करून ब्रिटिश सरकार आपल्या ताब्यांत घेईल व या कलमावर त्याने सुलतानाचा दस्तखतहि घेतला. १८३८ च्या आक्टोबरमध्ये कॅप्टन् हेन्स आपल्याबरोबर बॉम्बेमरीनचे खलाशी व कर्मंडर डॅन्टन यास घेऊन “ कूट ” बोटीवरून एडनला पोहोचला व सुलतानाच्या भेटीस जाऊन त्याला सवाल केला की, पैसे भरा, नाही तर एडन सोडून कराराप्रमाणे चालते व्हा. एडन सोडण्यास सुलतानाचा मुलगा तयार होईना व पैसाहि देईना. तेव्हां इंग्रज अधिकारी आपल्या बोटीवर परत गेले व सुलतानाने बोटीवर कांहींहि सामान जाऊ देऊ नये असा आपल्या शहरास हुकूम फर्माविला. दुसऱ्या दिवशी इंग्रजांचे कांहीं लोक खाण्यापिण्याची तरतूद करण्याकरितां बोटीतून किनाऱ्यावर उतरत असतां त्यावर सुलतानाच्या माणसांनी गोळ्या डागल्या, व नंतर किल्ल्यांतून तोफांचा मारा चालविला. या मारापुढे माणसांचा निरुपाय होऊन इंग्रजांच्या बोटी कशा-बशा जहाजाकडे परत गेल्या. एवढ्यांत त्यांचे बरेच खलाशी भृत्यमुखी पडले. संध्याकाळी कॅप्टन हेन्स एडन नजीकच्या एका लहानशा बेटावर आपल्या माणसांसकट उतरला व त्याने बंदुकीहि बरोबर नेल्या. त्यानंतर जहाजावरून एडनवर गोळ्यांचा वर्षाव सुरू झाला. हा रणप्रसंग तीन दिवस चालला. शेवटी सुलतानाने आपल्या मुलाची समजूत घालण्याचा निरोप पाठवून तहाचे बोलणे सुरू केले. शिवाय सोमालीलंडच्या सुलतानाकडेहि निरोप धाडला की इंग्रजांच्या आरमाराचा समुद्रावरून होणारा हल्ला थोपवून धरा. पण तीन दिवसांनीहि सुलतानाकडून कांहींच उत्तर आले नाही म्हणून इंग्रजांनी पुनः गोळीबार सुरू केला. उभय पक्षांची चक्रमक झाली व दोघांचेहि अतोनात नुकसान झाले. थोड्याच दिवसांनी मुंबईहून इंग्रजांची आणखी दोन जहाजे येऊन पोहोचली. त्यांत मेजर बेलीच्या हाताखाली कांहीं सैन्य होते. तोफांच्या भडिमाराखाली लेफ्टनंट डॅनियल व हॅमिल्टन

निवडक माणसांसह किनाऱ्यावर उतरले व त्यांच्या मागोमाग खलाशी व सैन्य उतरलें. बऱ्याच युद्धानंतर सुलतानानें पळ काढला व कॅप्टन हॅन्स यानें एडन घेऊन सुलतानाच्या राजवाड्यावर इंग्रजांचें निशाण रोवलें ! या क्षणापासून एडन ब्रिटिशांच्या ताब्यांत आहे.

मुलतानवर इंडियन नेव्हल ब्रिगेड (१८४६ ते १८४९).

मुलतानचा संस्थानिक मुलराज याच्या हिशेबतपासणीसाठी दोन ब्रिटिश अधिकारी मुलतानला गेले असता त्यांचा वध मुलराजच्या अनुयायांनीं केला व मुलराजानें बंड पुकारलें. त्याच्या प्रतीकारार्थ ब्रिटिशांनीं जें सैन्य पाठविलें त्यांत १०० नाविक सैनिकांचें एक ब्रिगेड कॅप्टन् पॉवेल याच्या हाताखालीं पाठविलें होतें. हें सर्व सैन्य मुंबईहून प्रथम कराचीस गेलें व तेथून सिंधुनदीतून शेरशहाच्या पट्टणांत उतरलें व तेथून मुलतानपर्यंत पायीं प्रवास करित जाऊन नेव्हल ब्रिगेडनें मुलतानच्या दिल्लीदरवाजावर हल्ला चढविला. या हल्ल्यांत लहान तोफांचाच उपयोग करण्यांत आला होता. एक तोफेचा गोळा दारूच्या कोठारावर पडला व त्यानें तें घर पेटलें. भडकलेल्या अग्नीनें पांचशें माणसें मेलीं व मुलराजच्या लोकांचा पराभव होऊन कंपनीच्या नेव्हल ब्रिगेडचा शहरावर ताबा बसला.

रंगूनवरील हल्ला १८५२.

व्हाइसरॉय लॉर्ड डलहौसी व ब्रह्मदेशचा राजा यांच्या दरम्यान कांहीं इंग्रजांना वाईट रीतीनें वागविल्याच्या प्रश्नावरून तेढ उत्पन्न झाली. झालें. डलहौसीनें ब्रह्मदेशाधिपतीकडे निर्वाणीचा खलिता रवाना केला कीं नुकसानभरपाई दाखल १० लक्ष रुपये पाठवा आणि ब्रिटिशांची माफी मागा. राजानें हें करण्याचें नाकारतांच इंग्रजांनीं त्याविरुद्ध युद्ध पुकारलें. त्याकरतां मद्रासहून चार लढाऊ जहाजे कॅप्टन् लिंच याच्या आधिपत्याखालीं रंगूनकडे पाठविण्यांत आलीं. ७ मार्च १८५२ रोजीं रंगूनला बाँबे मरीन् उर्फ इंडियन मरीनचें सैन्य पोहोंचलें. प्रथम मर्तबानवर इंडियन नेव्हीच्या आरमारानें तोफा डागण्यास आरंभ केला. त्यास शत्रूकडून उत्तर मिळालें नाहीं व थोड्याशा चकमकीनंतर बंदर इंग्रजांच्या हातांत आलें ! इतक्यांत इंग्लंडहून रॉयल नेव्ही फ्लीट येऊन दाखल झालें व या दोन्ही आरमारांचें आधिपत्य रॉयल नेव्हीच्या रियर अॅडमिरल ऑस्टिननें आपल्याकडे घेतलें. राजाच्या सैनिकांनीं रॉयल नेव्हीवर गोळ्या झाडावयास प्रारंभ केला.

रॉयल नेव्हीने या भडिमारास प्रत्युत्तर म्हणून तोफ डागतांच एक गोळा शत्रूच्या दारू कोठारावर पडून सर्वत्र आग भडकली व शत्रूचें फार नुकसान झालें. रॉयल-नेव्हीच्या कॅप्टनने आपलें जहाज रंगून खाडीकडे नेऊन आपल्या सैन्याचा कांहीं भाग जमिनीवर उतरविला व युद्धास आरंभ केला. अखेरीस ब्रह्मदेशाच्या राजाच्या सैन्याची दाणादाण होऊन त्याचा किल्ला इंग्रजांच्या हातांत पडला. झालें. राजा पळून गेला व रंगून शहर इंग्रजी सैन्याच्या हातीं पडलें.

इराणांतील व्यापारासंबंधी कंपनीचे व इराणच्या राष्ट्राचे कांहीं करारमदार झाले असतां रशियन सरकारच्या चिथावणीने कंपनीच्या व्यापारांत व्यत्यय येऊं लागला व इंग्रजांचा व्यापार बुडविण्यासाठीं रशिया व इराण यांचें संगनमत झालें. तेव्हां कंपनीनें त्याची चौकशी करण्याकरितां कमेंडर मॅक्डोनल यास बुशायरला पाठविलें व तेथील कॅप्टन ऑफ शिप्सकडून विचारणा करविली. खरी परिस्थिति लक्षांत येतांच कंपनीनें “ अकबर ” व कॉन्स्टन्स नांवाचीं दोन व्यापारी जहाजे इराणच्या आखातांत पाठविलीं, पण त्यांस इराणच्या हस्तकांनीं रशियाच्या सल्ल्यानें आंत जाण्याची परवानगी नाकारली. यामुळे कंपनीनें त्यावर लढाई पुकारली व इंडियन नेव्हीला आपलें आरमार युद्धसहाय्यार्थ इराणच्या आखातांत पाठविण्यास सांगितलें. मुंबईहून ता. १५ आक्टो. १८५३ रोजीं हें आरमार निघालें. त्यांत २० जहाजे असून त्यावर ५००० सैन्य होतें. त्यांचा अधिकारी कमेंडर लीक् हा होता. हें आरमार बुशाचरला पोहोचतांच तेथील इराणी गव्हर्नरानें त्याचें कारण विचारलें. त्यावर युद्ध पुकारल्याचा खलिता पाठविण्यांत आला. इराण सरकारकडून यास कांहीं जबाब आला नाहीं. त्यासरशीं बुशायरजवळील खरक या गांवीं इंडियन नेव्हीनें तोफा डागून आपलें युनियन जॅकचें निशाण जमिनीवर रोविलें. बुशायर घेणें जरूर असल्यामुळे सर्व सैन्य जमिनीवर उतरवून त्याची छावणी बुशायरपासून फक्त चारच मैलांवर ठोकण्यांत आली. सर्व तयारी कडेकोट होतांच बुशायरकडे सैन्य पाठविण्यांत आलें. तोफांचा भडिमार सुरू झाला. इराणच्या अधिकाऱ्यांनीं किल्ल्यावरून थोडा वेळ गोळीबार केला, व अखेर किल्ला सोडून ते शहरसंरक्षणाच्या व्यवस्थेस लागले. कंपनीचें सैन्य शहराजवळ येतांच त्यावर इराणी सैन्यानें निकाराचा हल्ला चढविला. लढाई खूप जोराची झाली. तीत इराणी सैन्याचा पराजय झाला व बुशायर इंग्रजांच्या हातांत पडलें. याचवेळीं समुद्रावर इंडियन मरीनच्या आरमारावर इराणी आरमारानें हल्ला केला. चार तास घनघोर रणसंग्राम झाला. त्यांत

बऱ्याचशा इराणी नौका कामास आल्या व उरल्या मुरल्या त्यांनीं पळ ठोकला. अखेरीस इंडियन मरीनच विजयी झालें. यानंतर तेथील व्यवस्था नीट लावून बाँबे मरीन मुंबईला परत आलें. यानंतरची मरीनची थोडीशी कामगिरी १८५७-५९ सालीं “ शिपायांचें बंड ” म्हणतात त्याप्रसंगीं झाली. तो प्रसंग असा:—

मुंबई मरीन-बंडाचे वेळीं १८५७-५९

हिंदुस्थानांतील ब्रिटिश सत्तेला धक्का देऊन हिंदुस्थानास स्वतंत्र करण्याचा पहिला प्रयत्न १८५७ मध्ये झाला. “ जयासारखें दुसरें यश नाही. ” (Nothing succeeds like success) या इंग्रजीतील म्हणीप्रमाणें यश आलें तर स्वातंत्र्यसंप्राप्त, अपयश आलें तर बंड या न्यायानें ब्रिटिश इतिहासकारांनीं या प्रयत्नास “ शिपायांचें बंड ” Sepoy mutiny असें नांव दिलें आहे. वस्तुतः या स्वातंत्र्यसंपादनाच्या प्रयत्नांत ब्रिटिशांच्या ताब्यांतील कांहीं हिंदी फौजांनीं (त्या सैनिकांत हिंदु व मुसलमान या दोन्ही जमाती सामील होत्या) भाग घेतला होता. ब्रिटिशांनीं हिंदुस्थानांत आपली सत्ता बसविल्यानंतर कंपनीच्या हिंदुस्थान सरकारची राजधानी कलकत्ता येथें होती, व अर्थातच संबंध खजीना कलकत्त्यासच होता. बंडाचा डोंबाळा सर्वत्र पसरल्यास हा मुख्य खजीना सुरक्षित रहावा म्हणून बंडास प्रारंभ होताच बाँबे मरीनचीं कांहीं जहाजे ताबडतोब कलकत्त्यास रवाना करण्यांत आलीं व त्यांतून कंपनी सरकारचा सर्व खजीना मुंबईस नेऊन सुरक्षित ठेवण्यांत आला. यावेळीं औध प्रांताचा माजी राजा कलकत्त्यास राहत असे व त्याचा बंडाशीं संबंध असल्याची शंका आल्यानें गव्हर्नर जनरल लॉर्ड कॅनिंग यानें त्यास कैद करायचें ठरविलें आणि कॅ. फुलर्टनचे हाताखालीं “ पंजाब ” नांवाची बोट गंगातीरावर राहणाऱ्या या राजाच्या निवासस्थानाला घेरण्यासाठीं म्हणून पाठविण्यांत आली. थोड्याच सैन्यानिशीं राजवाड्यास वेढा घालण्यांत आला व राजास पकडून कलकत्त्यास नजरकैदेत ठेवण्यांत आलें.

याचवेळीं बंगाल नेटिव्ह इन्फंट्रीची ३४ वी पलटण चितागांग येथें होती. ती बिथरून डाक्का येथील बिथरलेल्या ७३ व्या नेटिव्ह पायदळ व तोफखाना दलास जाऊन मिळणार, अशी बातमी “ पंजाब ” वरील लेफ्टनंट लेविस यास समजताच ७३ व्या पलटणीस एकदम निःशस्त्र करण्याचें ठरून ले. लेविसच्या हाताखालीं

इंडियन नेव्हीचे ९० खलाशी सैनिक देऊन त्यांस त्या पलटणीच्या ३०० शिपायांस निःशस्त्र करण्याची कामगिरी सांगितली. इंडियन नेव्हीच्या शिपायांनी डाक्का येथील खजीन्याच्या पहारेकऱ्यास शस्त्र खाली ठेवण्यास सांगतांच त्याचे सैन्यांतील इतर साथीदारांनी इंडियन नेव्हीच्या सैनिकावर हल्ला चढविला. यांत इंडियन नेव्हीच्या सैनिकांनी शर्थ करून ३०० शिपायांवर विजय मिळविला. यावेळी मिडशिपमन् मेयो आपल्या वीस सैनिकांनिशी पुढे चालून जात असतां त्यावर बंडफौजेतील लोकांनी तोफा डागण्याचा प्रयत्न केला. तो पहातांच तोफेवर हात पडण्यापूर्वीच मिडशिपमनने गोलंदाजास ठार मारून तोफेचा कबजा केला व ती उलट बंडखोरांवरच रोखली. यामुळे नेव्हीला यश मिळाले व ७३ वी पलटण ही ३४ व्या बंगाल नेटिव्ह इन्फंट्रीतील बंडवाल्यांस मिळू शकली नाही. या लढ्यांतील मरीनवरील इंग्रज अधिकारी मेयो, बेकर व चिकन यांस व्हिक्टोरिया क्रॉसचे पदक बहाल केले गेले. यानंतरची इंडियन नेव्हीची कामगिरी म्हणजे चीनमधील होय. ती कशी ती थोडक्यांत पाहू.

चीनशी युद्ध १८६०

१८६० मध्ये इंग्रजांना चीनशी युद्ध करावे लागले. तो प्रसंग असा : चिनी लोकांनी चीनच्या समुद्रांत कांहीं गनबोटी बुडविल्या त्यावरून हे युद्ध उद्भवले. या मोहिमेंत रॉयल नेव्हीबरोबर इंडियन नेव्हीच्या बोटी पाठविण्यांत आल्या होत्या. इंडियन नेव्हीमधून सैन्य चीनला पोहोचते केले व शिवाय या आरमारांतील शिपायांनी ब्रिटिश सैन्याबरोबरच खांद्यास खांदा लावून चिनी लोकांस आपला पराक्रम दाखविला व अखेरीस चिनी सैन्यावर विजय संपादन केला.

याप्रमाणे इंग्रज लोक हिंदुस्थानांत व्यापारी म्हणून प्रथम आले. त्यांनी प्रथमतः व्यापाराच्या रक्षणाकरिता व नंतर मिळवलेली सत्ता व संपत्ति रक्षण करून तिला बळकटी आणण्याकरिता जे आरमार हिंदुस्थानांत उभारले त्याचा संक्षिप्त वृत्तान्त आहे. यानंतर म्हणजे १८६० नंतर कंपनी सरकार जाऊन हिंदुस्थानचा सर्व कारभार महाराणी व्हिक्टोरिया हिने आपणाकडे घेऊन स्वतःस हिंदुस्थानची बादशाहीण असा किताब घेतल्यावर राजकीय कारभारांत बदल होऊन तिचा हिंदुस्थानांतील प्रतिनिधि म्हणून सर्वाधिकारी गव्हर्नर जनरल यास व्हॉइसरॉयचा दर्जा देण्यांत आला. यानंतर इंडियन नेव्हीकडे फारसे लढाऊ काम देण्यांत आले नाही. यापुढील काम म्हणजे फक्त वाहतुकीचे राहिले त्याचा वृत्तांत पुढे येईल.

१९११ ते १८६० पर्यंत कंपनीच्या इंडियन नेव्हीच्या बोटी कोणत्या व कशा होत्या त्यांची माहिती येणेंप्रमाणें:—

बाँबे मरीन १६८६ ते १८३०

१७५६ पासून मुंबईस असणाऱ्या इंग्रजांचे हिन्दुस्थानी आरमारास बाँबे मरीन हें नांव देण्यांत आलें. या मरीन आरमाराची जहाजशक्ति वेगळाल्या प्रसंगां वेगवेगळी होती ती पुढें दिली आहे.

जहाजाचें नांव	तोफांची संख्या	जहाजाचें नांव	तोफांची संख्या
(१) डिफायन्स	२०	(१०) फॉक्स (केच)	८
(२) रिव्हेंज	२०	(११) डॉल्फिन (स्कूनर)	८
(३) बाँबे (घब)	२०	(१२) टायगर „	८
(४) रॉयल (अँडमिरल)	१५	(१३) फ्लाय (गॅलिव्हट)	५
(५) ईगल (स्नो)	१६	(१४) वुल्फ „	८
(६) ड्रेक (स्नो)	१४	(१५) बीगल „	८
(७) सक्सेस	१२	(१६) पासार्ड „	६
(८) टार्टार (स्नो)	१२	(१७) स्विफ्ट „	५
(९) फॅन्सी (बाँबे)	८		

बाँबे मरीन, १८०२

जहाजाचें नांव	तोफा	जहाजाचें नांव	तोफा
(१) कॉर्नवालिस (फ्रिगेट)	५६	(९) पॅथर (ब्रिग)	१४
(२) बाँबे „	३८	(१०) व्हायपर „	१४
(३) टेनमथ (स्लूप)	१६	(११) प्रिन्सेस ऑगस्ट „	१४
(४) मॉर्निंगटन „	२२	(१२) प्रिन्सेस रॉयल „	१४
(५) टर्नेट „	१६	(१३) कॉमेट „	१०
(६) अँन्टिलोप (ब्रिग)	१४	(१४) इट्रेपिड „	१०
(७) फ्लाय „	१४	(१५) क्वीन (केच) „	१४
(८) ड्रेक „	१८	(१६) रॉडने „	१४

याखेरीज इतर मोठ्या व बऱ्याच लहान लहान जातीच्या नौका होत्या.

इंडियन नेव्ही, १८५८

जहाज	टन वेट	अश्वशक्ति	तोफा	वर्णन
१ अजदाह	१४४०	५००	८	स्टीम फ्रिगेट
२ अकबर	१२०२	३५०	६	" "
३ असाई	१८००	६५०	१०	" "
४ ऑक्लंड	९४६	२२०	६	" "
५ बेरेनीस	७५६	२२०	४	स्टीम स्ट्रूप
६ क्लाइव्ह	३८७	—	१८	स्ट्रूप ऑफ वॉर
७ क्लाइड	३६०	८०	३	स्टीम गन बोट
८ कॉन्स्टन्स	१८२	—	३	स्कूनर
९ एल्फिन्स्टन	३८७	—	१८	स्ट्रूप ऑफ वॉर
१० युफ्रेटिस	२५५	—	१०	ब्रिग
११ फॉक्लंड	४९४	—	१८	स्ट्रूप ऑफ वॉर
१२ फेरोज	१४५०	५००	८	स्टीम फ्रिगेट
१३ ह्युजरोज	३००	६०	३	स्टीम गन बोट
१४ लेडी कॅनिंग	५२७	१६०	४	स्टीम स्ट्रूप
१५ मदी	१५७	—	३	स्कूनर

इस्ट इंडिया कंपनीने आपल्या व्यापारासाठी उभारलेल्या व्यापारी आरमाराने [Mercantile marine] १६११ पासून तो १८५७ पर्यंत कित्येकदां स्वतंत्रपणे व अनेकदां रॉयल नेव्हीच्या सहाय्याने केलेल्या कामगिरीची प्रोटक माहिती वर दिली आहे. यावरून ज्यास पूर्वी “बॉम्बे मरीन” म्हणून म्हणत तिची महती इंग्रजी सत्ता हिंदुस्थानांत व इतरत्र प्रस्थापित होण्यांत किती आहे याची जाणीव होते. तथापि इंग्रजी राष्ट्राची रॉयल नेव्ही व बॉम्बे मरीन यांचे परस्पर संबंध सदैव खेळी मेळीचेच असत असे म्हणतां येत नाही, व याचे कारण म्हणजे दोन्ही संस्थांची स्वतंत्र इत्त हेंच होय. बॉम्बे मरीनला “इंडियन नेव्ही” हा हुदा प्राप्त होईपर्यंत रॉयल नेव्ही व बॉम्बे नेव्हीचे अधिकारी यांच्यांत अधिकाराबद्दल प्रश्न उपस्थित होत व खडके उडत. हे अधिकार म्हणजे

बोटीवरील झेंडा व अधिकाराचा बिळा हे होत. कंपनीनें आपलें आरमार उभारल्यापासूनच पांढरे व लाल पट्टे असलेला तिचा झेंडा बोटीवर फडकत असे. या झेंड्यास ब्रिटिश सरकारच्या मान्यतेची माहिती उपलब्ध नाहीं, पण असा झेंडा लावण्यांत येई एवढें खरें व त्याचप्रमाणें कंपनीच्या बोटीवरील मुख्याधिकार्याजवळ एक लाल रुंदसा लटकता बिळा असे व रॉयल नेव्हीच्या बोटीवरील बिल्याप्रमाणें कंपनीच्या प्रत्येक बोटीवरहि बिळा अडकविलेला असे, पण यालाहि कांहीं ब्रिटिश सरकारची संमति घेतलेली नव्हती. या वद्दिव्हाटीस पूर्वी कोणी हरकत घेतली नव्हती, परंतु १७५४ ते १७५७ पर्यंत पूर्वेकडील सागरावरील इंग्रजी दर्यासारंग अँडमिरल वॉट्सन यास बाँबे मरीननें स्वतंत्र बिळा व झेंडा लावणें आवडेना. बटेव्हियाला आलेले कंपनीचें जहाज “ रिन्हेंज ” यावरील कमोडोर वॉट्सन या मुख्याधिकार्यास हिज मॅजेस्टीज शिप फाल्मौथवरील मुख्याधिकारी कॅप्टन बेरेटन यानें रिन्हेंजवर लटकणारा स्वतंत्र बिळा व कंपनीचा झेंडा ताबडतोब काढून टाकण्याचा हुकूम केला असतां तो वाटसननें नाकारून आपलें निशाण व बोटीवरील बिळा तसाच लोंबत ठेवला, व दोघां अधिकाऱ्यांत बरीच बाचाबाची झाली. दुसऱ्या दिवशीं आपलें निशाण व बिळा रॉयल नेव्हीच्या अधिकाऱ्यांनीं काढूं नये म्हणून त्याच्या रक्षणार्थ त्यानें आपले बोटीवरील अधिकारी व शिपाई यांस उभेठि केलें होतें; परंतु रिन्हेंजवरील इतर अधिकाऱ्यांनीं आपलें निशाण व बिळा काढून फाल्माउथच्या अधिकाऱ्याच्या हातीं देऊन आपसांतील कलह मिटविला. या एका गोष्टीवरून बाँबे मरीनची स्थिति कशी असंबद्ध होती हें लक्षांत येईल. कधीं या आरमारास कलोनियल फोर्स म्हणून वागविलें जाई, तर कधीं यास व्यापारी आरमार म्हणून समजत असत. पुढें जरी बाँबे मरीनचें रूपान्तर होऊन त्यास इंडियन मरीन हें नामाभिधान प्राप्त झालें तरी बोटीवरील निशाण व बिळा याचें भांडण बरेच दिवसपर्यंत चालू राहिलें. पण अखेरीस तडजोड होऊन इंग्रजी बोटीचा रुंद तांबडा बिळा व त्यावर एक पिवळा क्रॉस लावून वरचे भागावर कंपनीच्या सोनेरी सिंहाचें चित्र असा बिळा इंडियन नेव्हीच्या सर्व बोटीवर असावा असा निर्बंध घालण्यांत आला.

SC145

१८५७ च्या अपेशी ठरलेल्या स्वातंत्र्य संपादनाच्या प्रयत्नानंतर १८६१-६२ मध्ये इंग्लंडच्या कमिशनच्या शिफारसीप्रमाणें १८६३ मध्ये इंडियन मरीनला स्वतंत्र सदरांतून वगळण्यांत येऊन त्यावरील खलाशांस रजा देण्यांत आली व मग

हिंदुस्थानांतील युध्यमान आरमार नष्ट होऊन त्याच्या जागी वाहतुकी आरमार कायम करण्यांत आले. त्याला “ट्रॅन्स्पोर्ट सर्व्हिस” हें नांव देण्यांत आले. यावरील बहुतेक खलाशी रत्नागिरीकडील चांचे लोकांचे मुसलमान वंशज होते.

१८८७ मध्ये हिंदुस्थान सरकारचा आरमारी सल्लागार कॅप्टन बायथेशिया यानें हिंदुस्थानांतील आरमारी अवशेषास नवें स्वरूप देण्याचें योजून त्याचे पूर्व व पश्चिम असे विभाग पाडले व त्यांचीं ठिकाणें अनुक्रमें कलकत्ता व मुंबई हीं निश्चित केलीं. त्याच्या कामगिरीचें क्षेत्र आंखून देण्यांत आलें, तें असें:—

- (१) गव्हर्नमेंट स्टोअर्स व सैन्याची वाहतुक करणें.
- (२) पोलिटिकल खातें, पोलिस, समुद्रावरील दीपस्तंभ प्रकाशित ठेवणें इत्यादि कामें करण्यासाठीं एडन, अंदमान व पर्शियन गल्फमध्ये “स्टेशनशिप्स” ठेवणें.
- (३) युफ्रेटिस व इरावती या दोन नद्यांवर तोफांच्या नौका ठेवणें.
- (४) लष्करी कामीं येणाऱ्या बोटी, स्थानिक सरकारी बोटी (launches) इतर नौका यांची डागडुजी, दुरुस्ती व नवीन बांधणी करणें; आणि
- (५) मरीन सर्व्हे करणें—ही कामगिरी याकडे सोंपविली होती.

१८८४ व १८८७ च्या मरीन ॲक्टान्वये वेलप्रसंग पडल्यास व्यापारी जहाजें सरकारी कामाकरितां घेतां यावीं अशी योजना करण्यांत आली, परंतु तत्पूर्वीच हिंदुस्थान सरकारनें किनाऱ्याच्या संरक्षणार्थ म्हणून मगदला व ॲंबीसीनिया नांवाच्या दोन बोटी विकत घेऊन ठेवल्याच होत्या व अशा प्रकारे हिंदुस्थानांतील भावी संरक्षक आरमाराची मुहूर्तमेढ रोवून ठेविली होती. त्यानंतर याचे भरतीसाठीं म्हणून १८८९ मध्ये सात फस्ट क्लास टारपेंडो बोट्स घेतल्या, व १८९२ मध्ये असाई व प्लासी नांवाच्या अधिकीच्या टारपेंडो गन बोटोंची भर घालून इंडियन डिफेन्स स्क्वाड्रन तयार करून त्यावर रॉयल नेव्हीतील तज्ज्ञ कॅप्टन यास मुख्याधिकारी नेमण्याचा प्रघात सुरू करण्यांत आला. इतर अधिकारी रॉयल नेव्ही व इंडियन मरीन यांतून क्रमशः घेण्यांत येत. यावरील खलाशी हिंदी लास्कर्स व रॉयल नेव्हीवरील खलाशी यांतून घेत. १८७७ मध्ये पूर्वीचे “बॉबे मरीन” नांव बदलून त्यास “हर मॅजस्टीज् इंडियन मरीन्” हें नांव देण्यांत आलें. १८९२ ते १९३४ पर्यंत याच संरक्षक आरमारास “रॉयल इंडियन मरीन्” हें नांव दिलें

जेलें. इंडियन डिफेन्स स्काड्रन १९०३ पर्यंत टिकलें. या अवधींत रॉयल इंडियन मरीनवरील अधिकाऱ्यांस गनरी, टॉपेंडो, सिम्लस वगैरे बाबींतील शिक्षण पूर्णपणें देत असत, परंतु पुढें खर्च व यांतील बोटी टाकाऊ ठरल्यामुळें डिफेन्स स्काड्रन मोडण्यांत आला.

१९१४ पर्यंत रॉयल इंडियन मरीन व रॉयल नेव्ही यांचे परस्परसंबंध सहकार्याचे असत व आपणांला नेमून दिलेलीं कामें करूनहि रॉयल नेव्हीला मदत रॉयल इंडियन मरीन करीत असे. १९१४ मध्ये महायुद्धास प्रारंभ होतांच रॉयल इंडियन मरीनच्या सर्व बोटीवर अॅडमिरॅल्टी (ब्रिटिश) यांचा पूर्ण ताबा होऊन त्यांचीं दोन सैन्य वाहतुकीचीं जहाजें डफरीन व नॉर्थब्रुक ईस्ट इंडीजच्या कमंडर-इन-चीफच्या फ्लॅगशिपचीं कामें करूं लागलीं. याशिवाय हार्डिज बोटीनें तर सुएझच्या रक्षणांत फार मोठी कामगिरी केली. लॉरेन्स व रॉयल इंडियन मरीनच्या इतर बोटींनीं हि शात-एल-अरब व टायग्रिसवरील युद्धकार्याची जोखीम अंगावर घेतली. याच-प्रमाणें तांबडा समुद्र व इराणचें आखात यावरील हॉस्पिटलशिपसाठीं हि रॉयल मरीनच्या बोटींनीं फार मदत केली.

येथपर्यंत इंग्रजी सत्ता हिंदुस्थानावर अबाधित कायम होऊन तिची स्थिरस्थावर होईपर्यंत हिंदुस्थानांतील इंग्रजांच्या हिंदी आरमाराची हकीकत झाली. परंतु याबरोबरच इंग्रजांच्या हिंदी आरमारांतील बोटींची बांधणी वगैरेची माहिती दिली असतां हिंदी लोकांच्या हातीं असलेला एक राष्ट्रीय विभाग पुढें कसा काढून घेण्यांत आला व हिंदी कौशल्याच्या वाढीस कसा प्रतिबंध घालण्यांत आला हें नीट समजेल. यास्तव बाँबे मरीन व इंडियन मरीनच्या बोटींच्या बांधकामाची माहिती संक्षेपत यापुढें देण्यांत येत आहे.

ऑन. कर्नल स्टॅन होपनें १८२७ मध्ये बाँबे मरीनसंबंधीं पुढील उद्गार काढलेः—
“ बरोबरीच्या आरमारापुढें बाँबे मरीननें आपलें निशाण खालीं उतरून आपला कमदर्जा कबूल केला नाहीं. ” १६१३ सालीं या बाँबे मरीनचा प्रारंभ झाला व १६१५ मध्ये आरमारी खातें सरकारी रीत्या उभारून त्याचा भक्कम पाया रोंबला गेला. त्याची वाढ पूर्णतया सतराव्या शतकांत झाली. १६६९ मध्ये कंपनीच्या कोर्ट ऑफ डायरेक्टर्सनी मि. पेट नांवाच्या इंग्रजी तज्ज्ञ नौकानयन-शास्त्राभिज्ञास बांधणी कामासाठीं मुंबईस नेमलें. प्रथम कंपनीच्या बोटी बांधण्याचें

काम १७३५ पर्यंत सुरत येथील गोदींत होत असे, परंतु या सालापासून सर्व आरमारी कामे मुंबईकडे सोंपविण्यांत आलीं. मुंबईस टोलेजंग गोदी उघडण्यांत आली. या गोदीवर हिंदी लोकांपैकीं पारशी माणसांची नेमणूक होऊं लागली. सुरतेच्या बोट कारखान्यांतील मुकादम लौजी नसरवानजी नांवाचा पारशी होता. त्याची इतर आरमार बदलीच्या वेळीं मुंबईच्या बोट कारखान्याकडे नेमणूक करण्यांत आली. या लौजीनेच मुंबईचें डॉकयार्ड वाढविण्याचे कामीं १७५७ सालीं फार कामगिरी केली. १७७१ मध्ये लौजीचे दोन नातू फामजी माणेकजी व जमशेटजी बोमनजी यांची या गोदीकारखान्यांत भरती करण्यांत आली. लौजीने कंपनीच्या पुष्कळ बोटी तयार केल्या होत्या. याच्या नातवांनीं ९०० टनाच्या बोटी बांधल्या. या तज्ज्ञांच्या हस्ते व नजरेखालीं बाँबेमरीनच्याच बोटी बांधल्या असें नसून त्यांनीं व त्यांच्या मागील पारशी कामगारांनीं अठराव्या व एकोणिसाव्या शतकांत रॉयल नेव्हीसाठीं कांहीं बोटी बांधून दिल्या; १८०२ मध्ये ब्रिटिश अँड-मिरल्टीने मुंबईत रॉयल नेव्ही मॅन-ऑ-वॉर बांधण्याचें ठरवून तें काम मुंबईतील पारशी तज्ज्ञांकडेच सोंपविलें. त्यांनीं बांधलेल्या दोन फ्रिगेट्स व एक लाइन ऑफ बॅटलशिप वरून त्यांची इंग्लंडमध्ये जिकडेतिकडे प्रशंसा झाली. बाँबे डॉकमध्ये या कामावर पुढील पारशी गृहस्थ होते:—

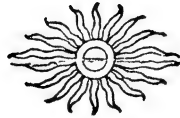
(१) लौजी १७३६ ते १७७४; (२) माणेकजी व बोमनजी (१७७४ ते १७८३); (३) फामजी व जमशेटजी (१७९३ ते १८०५); (४) जमशेटजी व रुस्तुमजी (१८०५ ते १८११); (५) जमशेटजी व नौरोजी (१८११ ते १८२१); (६) नौरोजी व कर्सटजी (१८२१ ते १८३७). या पार्शी लोकांनीं केलेल्या कामगिरीबद्दल एका इंग्रजी प्रवाशाचें प्रशंसाद्वार असे आहेत. “ मुंबईची गोदी विस्तीर्ण व व्यवस्थित बांधलेली असून इच्यांत आरमारास लागणाऱ्या सर्व सामानाचा सांठा भरपूरपणें वेगळाल्या वखारींत सांठविला होता. यांत नांगर तयार करण्याची व्यवस्था आहे. जगतांत कोठेहि आढळणार नाही अशी उपयुक्त व सुखसोयीची गोदी फक्त मुंबईतच आहे. ” (इ. स. १७७५).

१८११ मध्ये लेफ्टनंट कर्नल बोंकर म्हणतो:—“ नुकत्याच मुंबईला बांधून तयार झालेल्या गोद्यांत वाटेला तशीं मोठालीं जहाजे ठेवतां येतील. हिंदुस्थानांत मुंबई हें आमचें एक मोठें शस्त्रागार आहे. ” मलबार व मुंबई यांच्या दरम्यानचे भागांत मुंबई असल्याने दोन्ही भागांतील लांकुड मुंबईस आणून त्यांच्या बोटी

बांधणें सुलभ होतें. मुंबईचा साग इंग्लंडच्या ओक लांकडापेक्षां अधिक मजबूत असल्यानें मुंबईच्या सागवानाच्या बोटी इंग्लंडमधील ओकच्या बोटीपेक्षां अधिक मजबूत व टिकाऊ असत. ले. कर्नेल वॉकर म्हणतो:—“ इंग्लंडमध्ये तयार केलेल्या बोटी बाराव्या वर्षी बदलाव्या लागतात, पण त्याच मुंबईच्या सागवानी बोटी पन्नास वर्षे, किम्बहुना यापेक्षांहि ज्यास्त टिकतात. मुंबईत तयार केलेल्या बोटी चौदा वर्षे सफरी केल्यानंतर आरमारांत भरती केल्या तरी त्या टिकाऊपणांत कमी पडल्या नाहीत. सर एडवर्ड ह्यूजेस नांवाची हिंदुस्थानांत तयार झालेली व्यापारी बोट होती, तिच्या आठ सफरी झाल्यानंतर तिला आरमारांत घेण्यांत आलें. इंग्लंडमध्ये तयार झालेल्या बोटी सहा सफरीनंतर सुरक्षित सफरी करूं शकावयाच्या नाहीत. ” याच अधिकाऱ्याच्या मते हिंदुस्थानांतील बोटी इंग्लंडच्या एकचतुर्थांश खर्चात तयार होतात. त्यांची जीवितमर्यादाहि इंग्लंडच्या बोटीच्या चौपटीनें अधिक असते. म्हणजे इंग्लंडच्या बोटी हिंदुस्थानांत बनविलेल्या बोटीपेक्षां चौपट महाग असतात. ”

मुंबईप्रमाणें कलकत्त्यासहि ईस्ट इंडिया कंपनीनें जहाजें बांधण्यासाठीं गोदी उघडली होती. कर्नाटकांतील १७९० च्या दुष्काळप्रसंगीं कारोमांडल किनाऱ्यावरील इंप्रज लोकांस अन्नसामग्री पोहोचविण्यासाठीं म्हणून बंगालकडून धान्याचा पुरवठा करावा लागला होता. सिलहट, चितागांग, डाक्का वगैरे ठिकाणीं कंपनीनें प्रथम बोटी बांधण्याचे प्रयत्न केले. १७८० मध्ये सिलहटच्या कलेक्टरनें चारशें टनांचें एक जहाज बांधवून त्याबरोबर वीस बोटींचें आरमार दिलें व त्यांतून कारोमांडल किनाऱ्यावरील इंप्रजांस धान्य रवाना केलें. हळू हळू जहाज बांधणीचें काम कलकत्त्यास होऊं लागलें. कंपनीच्या पहिल्या बोटी कलकत्त्यास १७८० मध्ये बांधल्या गेल्या. १७८१ ते १८०० पर्यंत एकंदर १७०२० टन भरणाऱ्या बोटी ३५ बांधल्या गेल्या. १८०१ मध्ये नऊ बोटी एकूण वजन १००७९ टन व १८१३ मध्ये १०३७६ टन भरणाऱ्या एकूण २१ बोटी तयार केल्या. कलकत्त्याला पहिली लहान सुखी गोदी बंकशाल येथें १७९० मध्ये बांधली व नंतर हावरा व सुलकिया येथें पुष्कळ मोठ्या गोदी बांधण्यांत आल्या. १८३० मध्ये किर्पुरास कंपनीचा बोटी तयार करणारा तज्ज्ञ शिल्पकार वॅडेल यानें एक गोदी बांधली. कलकत्त्याकडे बोटीचें लांकूड पेगूचें सागवान व साल व शिसवीचें लाकूड औष व बहार प्रांतामधून येत असे. १८४० नंतर इंडियन मरीननें बोटी तयार करण्याचें

काम फारसें केलें नाहीं व कंपनीसरकारचा अधिकार महाराणी व्हिक्टोरिया हिनें धापल्या हातांत घेतल्यावर १८८३ च्या एप्रिलमध्ये इंडियन मरीन बंद करण्यांत आलें. कलकत्त्यास १८०१ ते १८२१ च्या अवधीत हुगळीला एकंदर २३७ बोटी तयार झाल्या. त्यांचें एकंदर टनी प्रमाण १०५६९३ टन असून प्रत्येक टन तयार करण्यास २०० रुपये लागत, म्हणजे वीस वर्षांत जवळ जवळ दोन कोटीच्यावर खर्च झाला. या खर्चापैकीं बराचसा भाग हिंदी मजूर व सुतारकामाचे लोकांस मिळत असे व त्यायोगें धंद्याचा फायदा हिंदी लोकांस मिळत असे व इंग्रजी व्यापाराचा थोडासा मोबदला हिंदी लोकांस मिळे. यानंतर बोटी बांधणें हिंदुस्थानांत बंद झाल्यानें ही मिळकतीची बाब हिंदी लोकांच्या हातून गेली, पण यापेक्षां राष्ट्रीय दृष्टीची भयंकर हानि म्हणजे देशांतील एक महत्त्वाची कला या देशांतून नष्टप्राय होण्याच्या पंथास लागली !



भाग नववा

हिंदी नौकानयनाचा धंदा कसा बुडाला ?



मागील प्रकरणांत कथन केलेली हिंदी सागरचळवळ व त्याबरोबरच हिंदी राष्ट्रीय नौकाबंधनाच्या धंद्याचा १८४३ नंतर पूर्ण नाश झाला ! गेल्या शंभर वर्षांपासून आपलें राष्ट्र या महत्त्वाच्या जीवनव्यवसायास पारखें झालें ही अत्यन्त शोचनीय गोष्ट आहे. जगतांत जर कोणत्या देशाला सागरव्यापाराची अत्यन्त अवश्यकता, अनुकूलता व सोय असेल तर त्याच हिंदुस्थानला होती. वेदकालीन कालापासून तों तहत एकोणीसाव्या शतकाच्या मध्यापर्यंत तरी नाविक बाबतींत हिंदुस्थानचा हात कोणी धरूं शकत नव्हता; परंतु काळ फिरला म्हणजे घराबरोबर घराचे वासेहि फिरतात अशी म्हण आहे तशी परिस्थिति दुर्दैवाने या देशाची होऊन मायभूमि आज सर्वस्वी पाश्चात्यांच्या ताब्यांत गेली. कदाचित् पारतंत्र्याचा पाश ईश्वरप्रेरणेनें हिंदवासीयांस हुशार करण्यासाठीं या दुर्दैवी मातृभूमीच्या माने-भोंवतीं असेल, नाही कोणी म्हणावें ? संबंध हिंदुस्थानला मध्यवर्ती अशा एका प्रबल सत्तेखालीं संघटित करण्याचा प्रयत्न पूर्वी चंद्रगुप्तापासून तों हर्षवर्धन पुलकेशी ते अकबर व श्रीशिवछत्रपति कालापर्यंत जे झाले त्यांत पूर्ण यश येण्यासाठीं लागणारी दीर्घकालीन निस्वार्थी राष्ट्रीय वृत्ति मधून मधून पूर्ण झळकली तरी तिच्यांत हिंदी समाजांतून व्यक्त होत असलेली स्वार्थी व फुटीरपणाची अधिकाधिक पाचर माधवराव पेशव्यांच्यानंतर पासून जी बसली तिला नामशेष करून पुनः एकराष्ट्रीयत्वासाठीं लागणारी खंबीर व चिरकाल टिकणारी निस्वार्थी राष्ट्रीय वृत्ति उत्पन्न होऊन तिची जोपासना होण्यासाठीं कदाचित् ही पारतंत्र्याची शृंखला हिंदवासीयांच्या मार्गे लागली नसेल कशावरून ? परंतु या वृत्तीची जोपासना होऊन जरी राष्ट्रीय वृत्तीचा वृक्ष फोफावूं लागत असला तरी अजून जातीय विषबाधा या वृक्षाभोंवतीं पसरून त्यांतून हा रोपटा पुन्हा नाश पावतो कीं काय अशी साधार भीति वाटूं लागली आहे. असो.

पारतंत्र्याबरोबर दास्यवृत्तीचे सर्व अवगुण जितराष्ट्राच्या समाजांत शिरतात व

जाति-पोटजातीत स्वार्थपरायणता बोकाळते व त्यामुळे राष्ट्रीयवृत्तीचें संवर्धन खुंदून झालेल्या देशहितनाशाची अधिक वाढ होते, अशा वेळीं राष्ट्रांतील समंजस पुढाऱ्यांनीं तत्त्वज्ञानाचा नुसता काथ्याकूट न करतां व्यावहारिक तत्त्वज्ञानानें राष्ट्रसंघटित करण्याचा प्रयत्न केला तरच राष्ट्रहित साधेल व लुप्त झालेली भाग्यलक्ष्मी पुनः या स्वदेशांत नांदू लागेल. पण त्यासाठीं सर्व राष्ट्राघटकांनीं आपल्या समाजांतील फुटीरवृत्तीला आळा घालून “ माझें-तुझें ” करावयाचें सोडावयास हवें. असें होईल तरच या ग्रंथांतील सागरचळवळी व व्यापार पुनः राष्ट्राच्या हातीं येईल.

हिंदुस्थानांत हजारों उपयुक्त जिनसांची पैदास होऊन या जिनसा, एशिया, आफ्रिका, अमेरिका, युरप, ऑस्ट्रेलिया, चीन, जपान वगैरे पृथ्वीच्या पाठीवरील सर्व देशांत व्यापारार्थ पाठविण्यांत येतात. हें पण आमचा नौकानयनाचा सहस्रावधि वर्षांपासून चालत आलेला धंदा बुडाल्यामुळे हिंदवासीयांस परकीय जहाजीबलाचा आश्रय करावा लागतो व हा प्रकार इतर कोणत्याहि देशांत सांपडणार नाही. याचें कारण पारतंत्र्य. राष्ट्राचें स्वातंत्र्य नाहीसें झालें कीं त्याच्या हित-संबंधाच्या नाड्या परकीयांच्या हातांत जातात व देशाचें अपरंपार नुकसान होतें. असाच प्रकार हिंदुस्थानच्या नाविक धंद्याचा व व्यापाराचा झाला यांत नवल काय ? परंतु हें समजण्यासाठीं म्हणून प्रथमतः नाविक धंदा व व्यापाराचा संबंध काय हें पाहणें अवश्य आहे.

हिंदुस्थानांतील लांकूड इंग्रजी लांकडापेक्षां अधिक चिवट व जास्त टिकाऊ व त्यामुळे त्याच्या बनविलेल्या हिंदी नावा इंग्लिश नावापेक्षां आयुर्मर्यादेच्या बाबतीत तिप्पट किंमद्दुना चौपट बली असत. इंग्लंडमध्ये तयार केलेलें जहाज सफर करीत असतां बाराव्या वर्षी बदलावें लागे, तर हिंदुस्थानी जहाज आठव्हा सफरीनंतरहि सुदृढ राही असें यापूर्वीच्या भागांत युरोपीयन तज्ज्ञांच्या लिखाणावरून सिद्ध केलेच आहे. त्याचप्रमाणें कारागिरी व मजुरी या दोन्ही बाबतीत हिंदुस्थानच श्रेष्ठ असें हेहि आपण पाहिलेंच आहे. अर्थात् हिंदुस्थानांतील जहाजें ज्यास्त टिकाऊ, त्यांची आयुर्मर्यादा दीर्घ, बांधकामाचा खर्च कमी, या सर्व दृष्टींनीं इंग्रजी जहाजापेक्षां हिंदी जहाजें विकत घेणें व्यापारी दृष्टीनें हि ज्यास्त किफायतशीर असे. ऑनरेबल ईस्ट इंडिया कंपनीच्या हें लक्षांत आल्यावर तिचे डायरेक्टर्स सर्वच व्यापारी असल्यामुळे त्यांनीं हिंदी जहाजांचाच उपयोग आपल्या व्यापाराकरतां

करायचें ठरविल्यास नवल नाही, व त्याप्रमाणें त्यांनीं इंग्लंडमधून नामांकित नाविक तज्ज्ञ मि. पेल्ट यास १६६८ मध्ये मुरतेस कंपनीचीं जहाजें, गोदी वगैरे बांधण्या-करितां हिंदुस्थानांत पाठविलें. मि. वॉरिक पेल्ट यानें नावा तयार करण्याचें सर्व यांत्रिक साहित्य इंग्लंडमधून आणून मुरतेच्या गोदींत बोटी बांधल्या. या गोदींत असलें बांधकाम १७३५ पर्यंत चाललें. पुढें ही गोदी मुंबईस नेण्यांत आली, व व्यापारी व लडाऊ जहाजें बांधण्याचें मुंबई हें मुख्य स्थान झालें. इंग्लंडच्या रॉयल नेव्हीच्या अनेक लडाऊ नौका, ग्रॅव, केच, स्नो, ब्रिग, स्कून वगैरे येथेंच बनविण्यांत आल्या, व या कारागिरीचें श्रेय मुंबईचा पारशी-तज्ज्ञ लौवजी व त्याचे वंशज वाडिया यांच्याकडेच आहे. मुंबईप्रमाणेंच कलकत्त्यासहि असलीच एक गोदी असून ती ईस्ट इंडिया कंपनीच्याच मालकीची होती. हिंदी व्यापार या कंपनीच्या मालकीचा होऊन त्याचा कुल मक्ताहि कंपनीस मिळाला होता, त्यामुळें सर्व माल०त्यांच्याच जहाजावरून पाठविला जाई. कंपनीशिवाय इतर इंग्रजी व्यापारी असत त्यांना आपला माल परदेशांत पाठविण्याकरितां कंपनीच्या जहाजांचा उपयोग करण्यावांचून गत्यन्तर नसे; अर्थात् कंपनी त्यांजवर हवे तेवढे महाग दर लादत असे. यांत कंपनीचा फायदा, पण इंग्रज व्यापाऱ्यांचें नुकसान होई तें तसें होऊं नये म्हणून तत्कालीन कंपनीचा गव्हर्नर जनरल लॉर्ड वेलस्ली यानें इतर व्यापाऱ्यांस हिंदुस्थानांतील लोकांच्या मालकीच्या जहाजांतून माल पाठविण्याची परवानगी दिली. यामुळें हिंदी नाविक व्यापाऱ्यांचा फायदा होई व कंपनीच्या बोटीवर इतर इंग्रज व्यापारी आपलें सामान पाठवीनासे झालें. याचा गवगवा इंग्लंडच्या कंपनीच्या डायरेक्टर्समध्ये होई. परंतु हिंदुस्थानांत जहाजांचा धंदा केला असतां तो कंपनीस किफायतशीर होईल व हिंदुस्थानी जहाजांची आयु-मर्यादाहि अधिक असल्यानें जहाज, तारू, नावा, कंपनीसाठीं व रॉयल नेव्हीसाठीं हिंदुस्थानांत तयार करवाव्या असें वेलस्लीचें मत असल्यानें तो १८०० मध्ये लिहितोः—“ The port of Calcutta contains about 10,000 tons of shipping built in India, of a description calculated for the conveyance of cargo. From the quantity of private tonnage now at command in the port of Calcutta, from the state of perfection which the art of ship-building has already attained in Bengal (promising a still more rapid progress and supported by abundant and increasing supply

of timber) it is certain that this port will always be able to furnish tonnage to whatever extent may be required for conveying to the port of London the trade of the private British merchants of Bengal. ”

अर्थ:—“ व्यापारी माल भरून नेणारी व हिंदुस्थानांत बनविलेली १० हजार टन वजनी माल वाहतुकीची जहाजे कलकत्त्याच्या बंदरांत आहेत. या बंदरांत खाजगी व्यापाराच्या बोटी हव्या तितक्या असून त्यांची बांधकला बंगालमध्ये अत्युच्च पदाला गेलेली आहे. (या बांधकलेंत हवी तेवढी प्रगति होण्यासारखी असून हें काम अधिक वेगानें होण्यासाठी लंकडांचा पुरवठाहि मोठा आहे.) यावरून बंगालच्या खाजगी व्यापाऱ्यांना आपला माल लंडनच्या बंदरांत नेण्यासाठी जरूर पडेल तितक्या वजनी बोटी या बंदरांत उपलब्ध होऊ शकतील. ”

ईस्ट इंडिया कंपनीवर नेमलेल्या कोर्ट ऑफ डायरेक्टरांमधील सभासदांत इंग्लंडमध्ये जहाजांची मालकी व धंदा करणाऱ्या कारखानदारांपैकी बरेच प्रतिनिधि होते; त्यांस वेलस्लीचें मत अर्थात्च आवडलें नाहीं. हिंदुस्थानांत दीर्घकाल टिकणारी व कमी खर्चात होणारी जहाजे जर इंग्लंडमध्ये व्यापार वाहतुकीचें काम करूं लागली तर इंग्लंडमधील नौकाबांधणीचा व मालकीचा धंदा बुडालाच ! व म्हणून हिंदुस्थानी बोटी इंग्लंडच्या बंदरांना लागूं नयेतच असें त्यांचें मत होतें; अर्थात् तें केवळ स्वार्थाच्या आधारावर होतें व केवळ स्वार्थाच्या दृष्टीनें तेंच त्यांस हितावह होतें. यासाठी या लोकांनी ईस्ट इंडिया कंपनीनें आपल्या बोटी हिंदुस्थानांत बांधूं नयेत असें धोरण कोर्ट ऑफ डायरेक्टरांनी स्वीकारावें म्हणून पुष्कळ प्रयत्न करून कंपनीवर दडपण टाकण्याचा प्रयत्न केला, परंतु स्वल्प किंमत व दीर्घ जीवन या दोन गुणांमुळे हिंदुस्थानांत बोटी तयार करणेंच कंपनीला श्रेयस्कर वाटलें व त्यांनी बोटी बांधण्याचें काम याच देशांत चालू ठेविलें. ई. स. १८०० ते १८१५ पर्यंत या प्रश्नावर अनेक चौकशा केल्या गेल्या व त्यांत हिंदी नौकाधंद्याचा परिणाम इंग्रजी नौका धंद्यावर काय होतो याबद्दल वेगळाल्या सरकारी, निमसरकारी व तज्ज्ञ लोकांनी आपापलीं मते स्पष्ट दिलीं. कर्नेल वॉकर यानें लॉर्ड वेलस्लीच्या मतासच पुष्टि दिली. तो म्हणतो:—

“ Every eighteen months two ships of the line can be added to the British Navy, four in three years and in 15 years 20 ships of the line. Thus in 15 years we would

be in possession of a fleet which would last 50 years. The English built ships requiring to be renewed every 12 years the expense is quadruple. Suppose, therefore, a ship built in England to cost £100, in 50 years it would cost £400. But as a ship of equal force to last the same period would cost in India only £75, the difference in favour of India built ships would be £325. say that a ship of the line in its original costs £100,000.

Four lines renewed	£ 400,000
A Bombay ship	£ 75,000
Therefore Saving	£ 325,000

This calculation is excessive, but it is chosen to show how much may be saved even though half of it may be erroneous.

अर्थ:—“ ब्रिटिश नेव्हीच्या शिप्स ऑफ दि लाइन मध्ये दर अठरा महिन्याला दोन नव्या बोटी जोडता येतील, तीन वर्षांला चार व पंधरा वर्षांत एकूण वीस नव्या बोटींची जोड होईल. याप्रमाणे पंधरा वर्षांत आपल्या हाती पन्नास वर्षे सतत टिकणाऱ्या आरमारी बोटी येतील. याच बोटी इंग्लंडमध्ये तयार केल्या तर दर बारा वर्षांला बदलाव्या लागतील व त्यांचा खर्च चौपट वाढेल. यासाठी गृहीत धरू की इंग्लंडमध्ये तयार होणाऱ्या बोटीस १०० पौंड खर्च येतो तर पन्नास वर्षांत यांचा खर्च चारशे पौंड होईल. परंतु इंग्लंडच्या बोटीच्या तोडीच्या हिंदुस्थानांत तयार होणाऱ्या बोटीस फक्त ७५ पौंडच खर्च येतो व (त्या दीर्घकाल टिकणाऱ्या असल्यामुळे त्यांचा खर्च तोच कायम राहतो) म्हणून हिंदुस्थानी बोटींमुळे ३२५ पौंड खर्चाची बचत होईल.

समजा, एका बोटीस इंग्लंडांत मूळ किंमत पडते	१ लक्ष पौंड.
हिला पन्नास वर्षांत चारदां बदलण्याचा खर्च	४ लक्ष पौंड.
मुंबईस तयार केलेल्या बोटीची किंमत अंदाजे	७५ ह. पौंड.

यावरून बचत होईल ती अंदाजे ३२५००० पौंड होईल. हा अंदाज वाजवीतून अधिक आहे पण तो मुद्दाम तसा केला आहे, कारण यांतील निम्मे आंकडे चुकीचे

घरले असले तरी त्यावरून हिंदुस्थानांत केलेल्या बोटीमुळे आपल्या खर्चात केवढी काटकसर होण्यासारखी आहे हें या आंकड्यांवरून लक्षांत येईल. ”

वरील उताऱ्यावरून कंपनीच्या हितचिंतकांना व्यापारी बोटी हिंदुस्थानांत तयार केल्याने आपला अधिक फायदा होतो हें पूर्णपणे व्यावहारिक गणिताच्या हिशेबाने पटलें होतें व म्हणून कोर्ट ऑफ डायरेक्टर्सच्या सूचना धाव्यावर बसवूनहि कंपनीच्या बोटी हिंदुस्थानांत तयार होत व त्यावर हिंदी खलाशीच नेमले जात असत. याबद्दल डॉ. टेलर यानें लिहिलें:—

“ The arrival in the port of London of Indian produce in Indian built ships created a sensation among the monopolists which could never have been exceeded, if a hostile fleet had appeared in the Thames. The ship-builders of the port of London took the lead in raising the cry of alarm. They declared that their business was on the point of ruin and that the families of all the ship-wrights in England were certain to be reduced to starvation. ”

अर्थ:—“ हिंदुस्थानांत तयार झालेल्या बोटीतून हिंदुस्थानी माल लंडनच्या बंदरांत उतरतांच इंग्लंडच्या नाविक धंदेवाल्यांच्या मनांत जी धडकी भरली ती येम्स नदींत शत्रूचें आरमार उतरलें असतें तरी भरली नसती ! लंडनचे बोटीच्या कारखानदारांनीं भीतीची हाक पुकारली व स्पष्ट बजावलें कीं आमचा धंदा बुडण्याच्या पंथाला लागला असून इंग्लंडच्या सर्व बोटीच्या कारखानदारांच्या व कामकऱ्यांच्या कुटुंबाची लौकरच उपासमार झाल्याशिवाय राहणार नाही. ” याप्रमाणें सर्वत्र हाकाटी होतांच कोर्ट ऑफ डायरेक्टर्सनीं हौस ऑफ लॉर्ड्सकडे आपलें म्हणणें २७ जून १८०१ रोजीं सादर केलें. तें वाचलें असतां स्वार्थ बळावल्याबरोबर माणुसकी कशी नष्ट होते व न्यायी म्हणून समजल्या गेलेल्या इंग्रजांचीहि बुद्धि कशी भ्रष्ट होते व इंग्रज माणूस आपल्या स्वार्थासाठीं नीतिमत्ता आपल्या लाथेखालीं कसा तुडवितो हें स्पष्ट होतें. ईस्ट इंडिया कंपनीच्या सिलेक्ट कमिटीनें लिहिलेल्या चौथ्या रिपोर्टाच्या जोड लिखाणांतील (परिशिष्टांतील) ४७ व्या अपेंडिक्समध्ये पुढील वाक्यांत हिंदी नाविकावर कसे शितोडे उडविले आहेत ते पहा !

" The Native sailors of India are to the disgrace "
 " of our national morals, on their arrival here, "
 " led into scenes which soon divest them of the "
 " respect of awe they had entertained in India "
 " for the European character. The contem- "
 " ptuous reports which they disseminate on "
 " their return cannot fail to have a very fa- "
 " vourable influence upon the minds of the "
 " Asiatic subjects, whose reverence for our "
 " character which has hitherto contributed to "
 " maintain our supremacy in the East will be "
 " gradually changed for most degrading conce- "
 " ptions and if an indignant apprehension of "
 " having hitherto rated us too highly or res- "
 " pected us too much, should once possess "
 " them the effects of it may prove extremely "
 " detrimental. "

अर्थ:—“ हिंदुस्थानी नाविक लोक आपल्या देशांत उतरतांच त्यांच्या नजरेस जे आपल्या नीतिमत्तेस काळिमा आणणारे प्रकार दृष्टीस पडतात त्यामुळे त्यांच्या मनांत युरोपीयन नीतिमत्तेबद्दल असणारा सर्व आदर पार नाहीसा होईल, व हे लोक परत आपल्या देशांत गेल्यावर युरोपियन लोकांबद्दल तुच्छतादर्शक बातम्या पसरवितील व त्यांचा एशियाटिक लोकांवर अनिष्ट परिणाम होईल. पूर्व प्रदेशांत आपला वचक ज्या गुणांमुळे बसला व ज्या शीलामुळे आपल्याबद्दल त्यांच्या मनांत अत्यंत आदर वसत आहे त्यास धक्का लागल्याशिवाय राहणार नाही. मग आपल्याबद्दल त्यांच्या मनांत हीनभाव उत्पन्न होईल. आमच्या (युरोपियनांच्या) शीलाबद्दल विनाकारण बाऊ मनांत बाळगला असें वाढून त्यांना क्रोध उद्भवेल व याचा परिणाम अत्यंत भयानक होईल. ”

याचकरितां कोर्ट ऑफ डायरेक्टर्सनी इतःपर हिंदी नाविकांस व खलाशांस इंग्लंडमध्ये पाय ठेवण्याची मनाई करण्याबद्दल शिफारस केली व त्यांची जागा इंग्रज खलाशांनी भरावी असें सांगितलें, व याचा परिणाम काय होईल याचेहि वर्णन खुलासेवार करून त्यांच्या वसाहती हिंदुस्थानांत होतील व हिंदुस्थानांत ब्रिटिशांच्या वसाहतीस अनायासें मदत होईल असें सांगितलें.

“ European sailors will flock in great numbers to India, and hence it may be expected that colonisation will be accelerated there. ”

“ युरोपियन खलाशी मोठ्या संख्येने हिंदुस्थानांत जाऊन राहतील व यामुळे त्यांच्या वसाहती तेथे वाढण्यास मदत होईल. ”

आपल्या देशांतील ब्रिटिश प्रजाजनांचा उत्कर्ष होण्यासाठी व त्यांनी आपल्या देशाच्या केलेल्या सेवेबद्दल उतराई होण्यासाठी म्हणून इंग्लंडने हिंदुस्थानी खलाशांना इंग्लंडमध्ये येण्याची बंदी करावी अशी शिफारस हौस ऑफ लार्ड्सने केली त्यांतील उतारा पहा:—

“ आपल्या देशाने ज्यांचे उपकार मानावे अशा शूर लोकांपैकी कोणाची रोटी बंद व्हावी व आपल्या देशांतील प्रजाजनांच्या बोटी आपल्याच बंदरांत पूर्वेकडील नेटिव्ह लोकांनी खुशाल आणाव्या असे कोणाहि ब्रिटिश मनाला वाटणार नाही. या गोष्टीचा विचार करतां शारीरिक, नैतिक, व्यापारी व राष्ट्रीय दृष्टीने छाननी केली असतां आपल्या दर्यावर्दी विभागांत हिंदुस्थानी खलाशांची भरमसाट भर पडू देण्याचे परिणाम नीट नाहीत हे ओळखून त्यास बंदी करणे हेंच श्रेयस्कर आहे. ”

“ No British heart would wish that any of ”
 “ the brave men who had merited so much of ”
 “ their country should be without bread, whilst ”
 “ natives of the East brought ships belonging to ”
 “ our own subjects to our own ports. Consider- ”
 “ ed therefore, in a physical, moral, commer- ”
 “ cial and political view, the apparent consequ- ”
 “ ences of admitting these Indian sailors largely ”
 “ into our navigation, form a strong additional ”
 “ objection to the concession of the proposed ”
 “ privilege to any ships managed by them. ”

अशा गिल्ल्यामुळे हौस ऑफ कॉमन्सने सर रॉबर्ट पीलच्या नेतृत्वाखाली एक सिलेक्ट कमिटी नेमून तीस आपले मत प्रदर्शित करण्यास सांगितले. त्यावरून या कमिटीने या प्रश्नावर मते मागविली त्यांत काहीं ईंग्रज व्यापाऱ्यांची व इतर

गृहस्थांचीं मते हिंदी नौकांबद्दल सहानुभूतीचीं होतीं हैं स्पष्ट होतीं. यांत मि. अँलन गिल्मोर याचें म्हणणें असें होतीं कीं हिंदुस्थानांत तयार केलेल्या बोटींचें भाडें कमी असतें व यामुळें परदेशांतील माल इंग्लंडमध्ये आणणें कमी खर्चाचें होतीं, व या हिंदुस्थानी बोटींना इंग्लंडमध्ये येण्याची बंदी केली तर इतर देशांच्या बोटींमधून आपला हिंदुस्थानांतील माल इंग्लंडला पाठविणें महाग पडेल, व याचा परिणाम या इंग्लिश व्यापाऱ्यांवर झाल्याशिवाय राहणार नाही. शिवाय इंग्लंडमध्ये तयार केलेल्या बोटी हिंदी बोटीपेक्षां कमी टिकाऊ असतात, यामुळें इंग्लिश बोटीवरील मालाची वाहतुक नेहमींच महाग पडणार, व त्यामुळें इंग्लिश व्यापाऱ्यांचें नुकसान होईल, व त्यांना परदेशीं माल किफायतशीरपणें विकतां येणें अशक्य होईल. याचप्रमाणें जेम्स वॉकर नांवाच्या एका हिंदी जहाजांच्या मालकानें असें स्पष्ट सांगितलें कीं हिंदुस्थानांत बांधलेल्या बोटींचा व्यापार मला फार किफायतशीर पडतो. कारण, एकतर त्या इंग्लिश बोटीपेक्षां अधिक टिकाऊ असतात; शिवाय इंग्लिश जहाजांच्या कारागिरीपेक्षां हिंदुस्थानांतील बोटींची कारागिरी अधिक सुबक व उच्च प्रकारची असते. थॉमस टॉड नांवाच्या डोलकाच्या तयार करणाऱ्या व्यापाऱ्यानें असा अभिप्राय नमूद केला कीं हिंदी लांकडाची हिंदुस्थानांत तयार केलेली डोलकाठी बोटीच्या सहा सात सफरी झाल्या तरी सुट्टा असते; पण तिच्या उलट इंग्लंडांत तयार केलेल्या डोलकाच्या तीन सफरींतच नादुरुस्त होतात. मि. जॉन मोलमियर आपल्या कैफियतींत सांगतो कीं हिंदुस्थानांत तयार केलेले लांकडी सांचे, ढोण वगैरे सुंदर व अधिक टिकाऊ असतात. याप्रमाणें अनेक व्यापाऱ्यांनीं हिंदी बोटींची प्रशंसा करून त्याच खरेदी करण्याबद्दल व त्यांची रहदारी चालू ठेवण्याबद्दल आपला अभिप्राय व्यक्त केला. परंतु याविरुद्ध इंग्लंडांत जे बोटीचे कारखानदार होते त्यांनीं आपली बाजू अधिक रंगवून हिंदी जहाजांवरून मालाची वाहतुक चालू ठेवल्यास इंग्लंडचे बोटी करणारे कारखानदार खास बुडतील, व इंग्लंडांतील हा धंदाच नष्ट होईल असें मत दिलें ! या साक्षीपुराव्यांचा रिपोर्ट भक्कम सहाशें पृष्ठांचा आहे. तो १८१४ मध्यें पार्लमेंट पुढें सादर करण्यांत आला. त्यावर वादविवाद होऊन हिंदी बोटींना इंग्लंडमध्ये येऊं देण्यास कायदेशीर प्रतिबंध करण्यांत आला ! वरील सिलेक्ट कमिटीच्या रिपोर्टां अन्वये पार्लमेंटनें हिंदी खलाशी व बोटी वापरण्यास मनाई करणारा कायदा पास केला ! यास अँक्ट ५५ जॉर्ज ड चॅप्टर CXVI Section 6 असें म्हणतात. त्यांत असें म्हटलें आहे

कीं हिंदी खलाशी इंग्लंडच्या राजाचे प्रजाजन असले तरी त्यांस ब्रिटिश मॅरिनर्स म्हणून गणले जाणार नाही, व कोणतेंहि व्यापारी जहाज, मग तें इंग्रजी जहाज असलें तरी, त्यावरील खलाशांतील तीनचतुर्थांश खलाशी ब्रिटिशच असावयास पाहिजेत. अथवा रजिस्टर केलेल्या प्रत्यक्ष १०० टन वजनामागे ७ ब्रिटिश खलाशी हें प्रमाण जहाजाचें नसेल तर ती बोट जप्त करण्यांत येईल. ज्या बोटीवरील मास्टर ब्रिटिश मरीनर नसेल तिला लंडनच्या बंदरांत शिरतां येणार नाही. ईस्ट इंडिया कंपनीला १ ऑगस्ट १८१४ पर्यंत हिंदुस्थानांत बोटी बांधण्याचा परवाना होता, तो फक्त आणखी एक वर्ष वाढविण्यांत आला. याशिवाय ईस्ट इंडिया कंपनीच्या मालकीच्या बोटींना नॅव्हिगेशन लॉ ऑफ इंग्लंडच्या धर्तीवर रचलेले कडक निर्बंध घातले गेले. जॉर्ज ३ कायदा ३४ चॅप्टर ६८ मध्ये १२ कॅरोलिनामध्ये असलेले सूचक निर्बंध असे की गुडहोपच्या पूर्वेस व दक्षिणेस प्रवास करणाऱ्या इंग्लंडमध्ये तयार केलेल्या बोटींनाच मालाची नेआण करतां यावी. याच वर्षी ईस्ट इंडिया कंपनीला दिलेल्या व्यापारी मक्त्याचा परवाना काढून घेण्यांत आला व त्याच्या जहाजी काफिल्यास लिळांवांत काढण्यांत आले ! हें सर्व केलें खरें, पण ब्रिटिश व्यापाऱ्यांचा व्यापारी लोभ व सतत युद्ध चालू राहिल्याने व ब्रिटिश सरकारला पडणारी पैशाची टंचाई या दोन कारणांमुळे १८६३ पर्यंत या वरील कायद्याकडे कानाडोळाच करावा लागला व म्हणून हा काळपर्यंत म्हणजे सुमारे पन्नास वर्षे ईस्ट इंडिया कंपनीने आपल्या बोटी बांधण्याचें काम हिंदुस्थानांतच चालू ठेवलें.

याप्रमाणें जहाजांच्या बांधकामावर इंग्लंडने निर्बंध लागू केले, तर हिंदुस्थानांत स्थिर पद झालेल्या ईस्ट इंडिया कंपनी सरकारने आपल्या बंदरांत उतरणाऱ्या सर्व मालावर इंग्रजी बोटीला ७३ टक्के तर इतर राष्ट्रांच्या व खास हिंदुस्थानच्याहि बोटीवर १५ टक्के जकात बसविली. तिचा अंमल प्रथम फोर्टे बुइल्यम्च्या बंगाल सरकारने १८११ मध्ये केला. त्याचीच नकल मद्रासच्या फोर्ट सेंट जॉर्ज सरकारने १८१२ मध्ये, व मुंबईच्या फोर्ट सेंट डेव्हिड सरकारने १८१३ मध्ये केली. प्रथमतः हे दर ब्रिटिशेतर सरकारास सररहा लागू केले, परंतु युद्धाच्या आंदोलनामध्ये डच, फ्रेंच या राष्ट्रांनी आपापल्या राष्ट्राचे करारमदार करून आपल्या राष्ट्रांच्या जहाजांस ब्रिटिश व्यापारी जहाजांचेच कर असावेत, ज्यास्त असूं नयेत असे ठरवून घेतले, व मग फक्त नुकसान झालें तें एकट्या हिंदुस्थानी बोटीचें !

याप्रमाणें हिंदुस्थानी बोटींना मज्जाव करण्यासाठीं केलेले ब्रिटिश पार्लमेंटचे

कायदे व ईस्ट इंडिया कंपनीच्या वेगळाल्या गव्हर्नरांनी व गव्हर्नर-जनरलने बसविलेले अधिकारी जकाती दर-या दोन कारणांनी हळू हळू हिंदुस्थानांतील बोटीच्या धंद्यास व सागरव्यापारास ओहोटी लागली व अखेरीस हिंदुस्थानचा सागरी व्यापार बुडाला, तसाच त्याचा स्वतःच्या देशांतील किनाऱ्यावरीलहि व्यापार बसत गेला. ही गोष्ट सर वुइल्यम् डिग्बी या ब्रिटिश गृहस्थानें आपल्या पुस्तकांत आंकडेवारीने सिद्ध केली आहे. ते आंकडे पाहिले म्हणजे पाश्चात्य सागरसम्राज्यांनी पौर्वात्य सागरसम्राटाला पद्धतशीरपणें मृत्युमुखापर्यंत कसे ओढत नेले तें लक्षांत येतें.

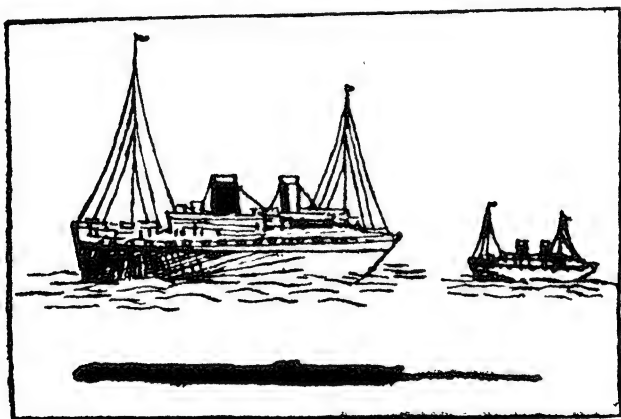
आंग्ल हिंदी व्यापारांत हिंदी जहाजांची संख्या:—

इ. स. १८५७	बोटी	टन वजनी
हिंदी	३४२८६	१२१९९५८
ब्रिटिश व आंग्ल हिंदी	५९४४१	२४७५४७२
इ. स. १८९८-९९		
हिंदी	२३०२	१३३३०३३
ब्रिटिश व आंग्ल हिंदी	६२१९	७६८५००९
परदेशी राष्ट्रे	११६५	१२९७६०४
इ. स. १८९९-१९००		
हिंदी	१६७६	१०९८१३

याप्रमाणें आंकडे पाहतां सन १८९८-९९ मध्ये हिंदुस्थानांतील व्यापारांत बोटींतून व्यापारी सामानाची आवकजावक एकूण १०३१५६४६ टन झाली त्यांत हिंदी लोकांच्या वांट्यास फक्त १३३३०३३ आले. परंतु याचेंच प्रमाण चाळीस वर्षांपूर्वी हिंदी समुद्रांतील एकंदर व्यापाराचा ३ टन वजनी भाग हिंदी लोकांच्याच हातीं होता.

इ. स. १७३६ ते १८६३ पर्यंत ईस्ट इंडिया कंपनीच्या ताब्यांतील मुंबईच्या गोदींत तयार केलेल्या लहान मोठ्या बोटी मिळून एकूण ३०० बोटी समुद्रावर तरुं लागल्या व सन १७७८ ते १८५४ पर्यंत तयार केलेल्या ५६ बोटीपैकी २६ बोटींचें वजनी प्रमाण ५०० ते १००० टन असून ३० बोटींवर १००० ते २३०० टन भरतां येत असे. याशिवाय समुद्रावरील संग्रामांत हिंदी बोटी व त्यांवरील खलाशी, स्वयंसैनिक, सैनिक, खाजगी सैनिक, व्यापारी वगैरे लोकांनीं जांन आणि

कंपनीच्या बोटी व त्यांवरील सैनिकांस आपल्या अंगी असलेली मर्दुमकी दाखवून आपल्या तलवारीचें पाणीहि पुष्कळां पाजलें होतें, व ब्रिटिशांपेक्षां आमच्या हिंदी बोटी व हिंदी माणसें सरस आहेत हें अनेकदां निर्देशनास आणून दिलें होतें. ईस्ट इंडिया कंपनीशीं हिंदी महासागरांत व सिंधुसागरांत सिंधचे जाठ, कच्छचे नाखवा, गुजरातचे कोळी, काठियावाडचे घोगरिया, अलिबाग-मालवणचे मराठे, भंडारी व कोळी, व इतर डोम, आयर वगैरे हिंदवासीयांनीं झुंज देऊन परदेशी आक्रमणास विरोध केला होता याची भरपूर साक्ष त्याकाळचा इतिहास देत आहे. प्रतिकूल काल व संघटनेचा अभाव, राष्ट्रीयवृत्तीची उणीव, परकीयांस फाजील विश्वासानें वागविण्याचा देहगत स्वभाव—इत्यादि अनेक कारणांनीं हिंदुस्थानच्या स्वातंत्र्याचा व त्याबरोबरच वैभवाचा नाश होऊन हिंदुस्थानी जहाजांवरील



चित्र नं. ६ तौलनिक जहाजी टनेज प्रमाण

ग्रेट ब्रिटन

१७९,८४,१५८ टन

हिंदुस्थान

१६३८५३ टन

निशाण खाली पडलें ! पण तें सागरावरील युद्ध खेळणाऱ्या गडयांच्या पराक्रमांत अगर कौशल्यांत किंवा युक्तींत कमीपणा म्हाणून किंवा ब्रिटिशांचा पराक्रम सरस म्हाणून नव्हे. सागरावर अप्रतिहत संचार करणाऱ्या नौकासमुदायास तेवत ठेवण्यासाठीं हिंदुस्थानांतील संबंध समुद्रकिनाऱ्या-

वर बोटी बांधणाऱ्या गोदी सर्वत्र पसरल्या होत्या व त्यांपैकीं अलीबाग, अगाशी, विजयदुर्ग, मालवण, कळमांडवी, भावनगर, वसई, कालिकत ट्रिंकोमाली, मच्छली-पट्टम, कोरिंगापट्टम, कलकत्ता, बलसोर, सिलहट, डाक्का, चितागांग हीं गांवे विशेष प्रसिद्ध आहेत. या सर्व गोद्यांतील तयार झालेल्या बोटी ईस्ट इंडिया कंपनीने हिंदुस्थानांतच आपल्या कारागिरांकरवीं बांधलेल्या बोटींस हार जाणाऱ्या नव्हत्या; इतकेंच नव्हे तर कधीं कधीं त्या अधिक सरस असत यासंबंधीं खास इंग्रज लेखकांचे पुरावे यापूर्वी दिलेच आहेत. इंग्रज वीरांच्या तोंडाचें पाणी पळविणाऱ्या आंग्र्यांचें आरमार नागोठण्याच्या खाडींतच तयार झालें होतें. या सर्व गोष्टींचा इतिहास आज फारसा लिहिलेला सांपडत नाही व जो थोडासा ईस्ट इंडिया कंपनीच्या लोकांनीं लिहिलेला होता तो १८६० च्या कायद्यान्वयेन नष्ट करण्यांत आला व तोहि हिंदुस्थानच्या अपकर्षाच्या दृष्टीनें ! या सर्व नौकाबंधन कारागिरांत आज आपणांस मुंबईच्या फक्त वाडिया कुटुंबाचें नांव ऐकूं येतें, परंतु तेंहि या घराण्यानें ईस्ट इंडिया कंपनीच्या गोदींत काम केलें म्हणून. वाडिया कर्तृत्ववान नौकाबंधक आहेत यांत शंकाच नाही, पण वाडियांच्या प्रमाणेच आजच्या या हतभागी देशांत त्यांच्या वैभवकाळीं अनेक नौकाबंधक कुटुंबे तज्ज्ञ म्हणून होती, व त्यांच्याच कर्तबगारीचें फळ म्हणजे त्यावेळचे सागरआरमार व व्यापारी जहाजे हें होतें हें कृतज्ञता बुद्धीनें व आदरानें प्रत्येक हिंदवासीयानें लक्षांत ठेवणें अवश्य आहे. देशाकरितां धारातीर्थी देह ठेवणाऱ्या असंख्य निनावी सैनिकांस तिलांजलि देण्याचा प्रघात आज सर्रास मान्यता पावलेला आहे. या वीरांचीं स्मारके उभारण्यांत येतात. तसेंच या हिंदवासी नौकाबंधक हिंदी अज्ञात राष्ट्रपुत्रांचें स्मारक उभारलें गेलें पाहिजे; कारण त्यांत हिंदुस्थानच्या सागरवर्चस्वाचें प्रतीक बिंबणार आहे. असो.

याप्रमाणें प्रथमतः ब्रिटिशांनीं राष्ट्रीय वर्चस्व व नंतर औद्योगिक वर्चस्व स्थापन करून हिंदवासीयांची सर्व बाबतींप्रमाणें सागरकौशल्यांतहि नालस्ती करून हिंदुस्थानवर पूर्ण प्रभुत्व स्थापण्यासाठीं तीन प्रकारचे प्रयत्न सतत सुरू ठेवले. प्रथमतः स्वातंत्र्यापहार, नंतर जितांच्या मनांत न्यूनगण्ड (Inferiority complex) उत्पन्न करणें व त्याच्या पायावर आपलें आधिभौतिक व नैतिक वर्चस्वांचा पगडा बसविणें, आणि नंतर त्यांच्याशीं न्यायी वर्तनाचें बाह्यस्वरूप दाखवून, व्यापारांत त्यांस नालायक ठरवून त्यांतून त्यांची हाकलपट्टी करणें व त्यांच्या उद्योगधंद्यांचा नाश करणें. या तीन युत्थ्यांनीं हिंदवासीयांचा कोंडमारा करून त्यांनीं हिंदवासीयांवर मात केली.

ती कशी ती पहा. प्रथमतः बोटीच्या बांधकामाच्या धंद्यास खीळ घातली; नंतर डाक्याच्या तलम मलमली करणाऱ्या कोष्ट्यांचे अंगठे कापून त्यांचा धंदा बसविला आणि अशा रीतीने मॅचेस्टरचा माल पुढे आणला.

यानंतर लांकडी जहाजांस पोलादी आवरण घालून वाफेच्या शक्तीचा उपयोग बोटी हाकलण्याकडे होऊ लागला व हिंदी नौकाबंधनाचे काम सुधारलेल्या शास्त्रीय शोधामुळे मार्गे पडले. त्यांत हिंदवासीयांची प्रगति नसल्यामुळे जुनाट पद्धति मार्गे पडून नवीन शास्त्रीय पद्धतीच्या बांधीव बोटी पुढे सरसावल्या व हिंदुस्थानचा नौकाबंधनाचा व्यापार बुडाला, असा प्रचारहि इंग्रजांकडून करण्यांत आला. सकृदर्शनीं हें बरोबर वाटते, पण तें कसे खोडसाळपणाचें आहे हें पाहणें अवश्य आहे.

मुंबईच्या गोदींत सन १८३९ ते १८५७ पर्यंत पोलादी आवरणाच्या व बाष्प-शक्तीने चालविल्या जाणाऱ्या कित्येक बोटी तयार केल्या होत्या व त्यांपैकी “फिरोज” नांवाची बोट १४५० टनी युद्धनौका होती व याशिवाय २०४ ते १५०० टनी पोलादी बोटी अनेक तयार केल्या गेल्या. “सेमिरामिस” ही १०३१ टनी व वरील १४५० टनी “फिरोज” बोट या हिंदुस्थानांतच हिंदी कारागिरांनीच तयार केल्या होत्या. त्या लोखंडी पत्र्याच्या व बाष्पशक्तीने चालणाऱ्या होत्या, इतकेंच नव्हे तर या दोन्ही बोटींनीं ब्रिटिशांच्या हिंदी महासागरांतील व बंगालच्या उपसागरांतील युद्धांत उत्कृष्ट कामगिरीहि बजावली होती. याचप्रमाणें सिंधुनद, टायग्रीस नदी, युफ्रेटिस इत्यादि नद्यांवर संचार करणाऱ्या बाष्पशक्तीच्या लोखंडी बोटी मुंबईच्या गोदींत तयार झाल्या होत्या. मग “बोटीच्या बांधकामांत बाष्पशक्ति व लोखंड यांचा उपयोग होऊ लागल्यामुळे हिंदी नौकाबंधनाचा व्यापार सहजच बुडाला” या म्हणण्यांत अर्थ काय? खरा प्रकार असा आहे कीं जिकलेल्या देशांतील बुद्धिमान कारागीर व कर्तृत्वसंपन्न लोकांस मार्गे टाकून आपल्या देशांतील माणसांस व कर्तृत्वशक्तीस उत्तेजन देऊन आपण आपला इंग्लंड देश समृद्ध करावयाचा ही तत्कालीन राज्यकर्त्यांची मनोवृत्ति होती, व यामुळेच हिंदी कलाकुसरी मार्गे पडाव्या असलेच कायदे हेतुपुरस्सर करण्यांत आले. याबद्दल त्याकाळच्या हिंदुस्थानच्या हितास जपणाऱ्या प्रतिनिधींनी वारंवार ओरड केली. पण त्यांचें ऐकतो कोण? हिंदुस्थानांत मुबलक लांकूड व लोखंड असतां या देशांत बोटी बांधण्याचा धंदा खास वाढीस लागला असता, पण मग त्याचा परिणाम थोडाबहुत ब्रिटनमधील बोटीच्या बांधकामावर निर्वाह करणारांवर झालाच असता,

आणि हेंच खरे ब्रिटिश व्यापाऱ्यांस होऊं द्यावयाचें नव्हतें. ब्रिटिश व्यापाऱ्यांचें ब्रिटिश सरकारवर पार्लमेंटमध्ये साहजिकच दडपण असे. राजानें वस्तुतः आपल्या प्रजेचें कल्याण हें प्रथम व आद्यकर्तव्य मानलें पाहिजे, पण परदेशी राज्यकर्त्यांना स्वदेशस्थांच्या हिताइतकेंच तें महत्त्वाचें वाटलें नाहीं. या मुद्याचें विवेचन बैरिस्टर हाजी यांनीं आपल्या “ एक्झॉनॅमिक्स ऑफ शिपिंग ” नांवाच्या पुस्तकांत विस्तृतपणें केलेलें आहे.

समुद्रकिनाऱ्यावरील सर्व देशांची भरभराट त्यांच्या सागरव्यापाराशीं बरीच निगडित असल्यानें तीं तीं राष्ट्रे आपल्या देशाच्या सागरव्यापाराची प्रगति होण्या-करितां सरकारी तिजोरींतून हजारों रुपये खर्च करितात व नौकाव्यापारास मदत करतात हें स्पष्ट होण्यासाठीं प्रत्येक राष्ट्र आपापल्या नाविक व्यापारास मदतीप्रीत्यर्थ कसा खर्च करतें त्याचे कांहीं आंकडे पहा.

राष्ट्र	पौंड =	रुपये
ग्रेट ब्रिटन व बसाहती ...	९,६९८,३८४	= ३,२०,७९,२३५- ०-०
फ्रान्स ...	१३,४२३,७३७	= ४,१९,४९,१७८- ०-०
जर्मनी ...	२,३०१,०२९	= ७९,९०,७१५- ०-०
रशिया ...	१,८७८,३२८	= ५८,६९,७७५- ०-०
ऑस्ट्रिया-हंगेरी ...	२,९८४,५३०	= ९३,२६,६५६- ४-०
इटली ...	३,८७२,९१७	= १,२१,०२८६५-१०-०
स्पेन ...	३,१५०,०१२	= ९८,४३,७८७- ८-०
जपान ...	५,४१३,७००	= १,६९,१७,८१२- ८-०
युना. स्टे. ऑ. अमेरिका	२,६९५,२८७	= ८४,२२,७७१-१४-०
ब्राझिल ...	१,३००,०००	= ४०,६२,५००- ०-०
नॉर्वे ...	१,१०२,१४३	= ३४,४४,१९६-१४-०
नेदरलंड (हॉलंड) ...	८८०,०११	= २७,५०,०३४- ६-०
स्वीडन ...	२७७,७५२	= ८,६७,९७५- ०-६
काइल ...	२५३,१९५	= ७,९१,२३४- ६-०
डेनमार्क ...	१४५,०००	= ४,५३,१२५- ०-०
मेक्सिको ...	७५,०००	= २,३४,३७५- ०-०
बेलजम् ...	५५,८७०	= १,७४,५९३-१२-०
ईजिप्त ...	५४,५१२	= १,७०,३५०- ०-०
पोर्तुगाल ...	५०,०००	= १,५६,२५०- ०-०
	४९,६१,१४०७	१५,६६,००७,४३१-२-६

(एक्सचेंज रेट १ पौंड = ३ रु. २ आ. ० पै.) हाजीचें सदरद्व पुस्तक, पृ. ३३३.

वरील आंकड्यांवर नजर दिल्यास स्वदेशांतील व्यापारी जहाजांच्या आरमारांस सर्व राष्ट्रे केवढी प्रचंड मदत करितात तें दिसतें. हे आंकडे फार जुन्या काळचे म्हणजे १९०८-०९ मधले आहेत तरी ते ग्राह्य धरून कल्पना करण्यास मदत करणारे आहेत. त्यानंतर पहिलें महायुद्ध १९१४ मध्ये सुरू झालें त्यानंतरच्या काळांत तर या आंकड्यांत भयंकरच वाढ झालेली आहे हें स्पष्ट आहे.

ग्रेट ब्रिटन आपल्या देशाच्या नौकाव्यापारास पुढीलप्रमाणें सहा तऱ्हांनी मदत करतें.

- (१) Appropriation for naval reserves.
- (२) Admiralty Subventions.
- (३) Government loans at low rates of interest.
- (४) Mail Sub-ventions.
- (५) Colonial Sub-ventions.
- (६) Indian Sub-ventions.

आपल्या देशाचें आरमारी खातें सुसज्ज रहावें म्हणून रॉयल फ्लीट रिझर्व्हमधील अधिकारी व खलाशी यांचे पगार, भत्ते व नैमित्तिक बाबी म्हणून यापैकी व्यापारी जहाजांवर नोकरी करणाऱ्या लोकांसाठीं ग्रेट ब्रिटनचें सरकार दरवर्षी ४५०००० पौंड खर्च करतें. याचा उपयोग ब्रिटिश सरकारला युद्धकाळांत होतो हें खरें, तथापि शांतता काळांत याच लोकांसाठीं होणारा खर्च सरकारी तिजोरीतून मिळतो त्याचा फायदा जहाजी कंपन्यांस सतत मिळत राहतो व त्यायोगें त्याहि कंपन्यांचा फायदा होतो हें लक्षांत ठेवणें अवश्य आहे. याशिवाय आरमारी खात्याला युद्ध-प्रसंगी मदतगार बोटी म्हणून उपयुक्त होणाऱ्या पद्धतीच्या जागीं आतां स्वल्पव्याज पद्धतीनें आरमारी खातें वेगळाल्या कंपन्यांस कर्जाऊ पैसे देतें व त्याचा फायदा पुष्कळ कंपन्यांस मिळतो. क्युनार्ड स्टीमशिप् कंपनीला याप्रमाणें आरमारी पद्धतीनें १९०३ ते १९२७ पर्यंत मत्केदार या नात्यानें प्रतिवर्षी २२,८१,१७० रुपये मिळत असत. याच क्युनार्ड कंपनीला शें. २॥॥ प्रमाणें २६,००,००० कर्ज देण्यांत आलें होतें. कंपनीला स्वतःच्या नांवावरहि एवढें कर्ज उभारतां आलें असतें हें खरें, कारण तिची इभ्रत व मिळकत लोकांच्या डोळ्यांत भरण्या-

सारखीच होती, पण हें व्याज निदान ५ टक्के व्याजापेक्षां कमी दरानें मिळालें नसतें तेंच ब्रिटिश सरकारच्या तिजोरींतून शेंकडा २ कमी व्याजानें मिळालें हा कंपनीचा केवढा तरी मोठा फायदा होय. याचा फायदा राष्ट्रास युद्धाच्या वेळीं द्रुतगतीच्या मदती चोटी मिळण्यांत झाला व झाला असता हें खरें, तरी व्यापारी जहाजी कंपन्यांच्या वाढीकडे याप्रमाणें राष्ट्रीय सरकार मदत करतें ही गोष्ट सिद्ध होते.

वरील मदतीशिवाय अगदीं प्रत्यक्ष उत्तमांतील उत्तम मदत म्हणजे वेगळाल्या देशांत दर आठवड्यास आपल्या देशांतील पत्रें, रजिस्टर्स, मनीऑर्डर्स, पार्सलें वगैरे जिनसा पाठवावयाच्या त्याचीं कंत्राटें जहाजी कंपन्यांस विशेष सवलतीनें देणें या प्रकारास डाक मदत (mail subvention) म्हणतात. ही मदत आपल्या जहाजी कंपन्यांस देण्याची पद्धत १८३८ मध्ये सुरू करण्यांत आली. यासाठीं पेनिनशुलर कंपनीला ब्रिटिश सरकारनें डाकेचें कंत्राट दिलें व पुढें १८४५ सालीं या कंपनीचें नांव पी. अँड ओ. अर्थात् पेनिनशुलर अँड ओरिएंटल कंपनी बदलून हिचे मार्फतीनें इंग्लंड, स्पेन व पोर्तुगाल या देशांशीं डाकेचा व्यवहार सुरू झाला व त्याची वाढ होतां होतां दर आठवड्यास ही डाकबोट सुएझच्या पलीकडे मुंबई, कलकत्ता, व ऑस्ट्रेलियापर्यंत जाऊं लागली. अर्थात् हा दूरवरचा प्रवास सारखा चालू ठेवून वेळच्या वेळीं डाक पोचविण्यास द्रुतगतीच्या वाढत्या बोटो ठेवणें हें बोटकंपनीस क्रमप्राप्तच होतें, व दर आठवड्यास मिळणाऱ्या हमखास डाकेचें भाडें जबरदस्त मिळूं लागल्यानें या कंपनीची पाहतां पाहतां अनपेक्षित भरभराट होऊं लागली. हें भाडें वारेमाप पद्धतीनें कंपनीस मिळत असे हें डॉ. मीकर यांनीं आपल्या “ हिस्ट्री ऑफ स्टीमशिप् सबसिडीज् ” नामक ग्रंथांत स्पष्ट शब्दांत सांगितलें आहे. हा ग्रंथकार लिहितोः—

“ That if, at times, the subventors, were exorbitant, we must consider the urgent necessity for the Government to keep up regular communications with the distant eastern colonies, especially with India, the transcendent our difficulties to be overcome and the onerous terms of the contracts. ”

अर्थः—“ दिली जाणारी डाकमदत कधींमधीं वारेमाप असली तरी अतिपूर्व वसाहतींशीं, व विशेषतः हिंदुस्थानशीं न चुकतां संबंध तेवत ठेवण्याची सरकारला किती गरज होती व हा संबंध ठेवण्यांत किती भयंकर संकटें होतीं व कंत्राटाचे दर केवढे डोईजड होते हें लक्षांत ठेवणें अवश्य आहे. ”

याच प्रकारची मदत अटलांटिकमध्ये प्रवास करणाऱ्या क्युनार्ड स्टीमशिप कंपनीलाहि देण्यांत येत असे व ही मदत पोस्ट खात्यापेक्षां प्रत्यक्ष सरकारी मदत म्हणून देण्यांत येत असे. कारण इतर लाइन कंपन्यांना केवळ पोस्टाचें डाकेचें काम करण्यास्तव डाकमदत म्हणून या मदतीपेक्षां फार कमी मिळत असे. अशा प्रकारचीं डाकबोटीचीं कामे दहाबारा ब्रिटिश कंपन्यांना मिळतात व त्यांस सरकार-कडून मदत मिळते. ती कशी याची कल्पना पुढील कोष्टावरून सहज येईल.

बाष्पनौका मंडळाचें नांव	कामगिरी कोटून कोठें	सन १९१३-१४ मध्ये दिलेली रकम
१ पेनिनशुलर ऍंड ओरिएंटल स्टीमनॅव्हिगेशन कंपनी.	ब्रिटिसी, मुंबई, शांघाय व अँडिलेड.	३०५,००० पौंड
२ व्हाइट स्टार लाइन.	युनायटेड किंगडम ते युनायटेड स्टेट्स अमेरिका.	७३,७२३
३ क्युनार्ड लाइन	„ „ „	६८,०३३
४ रॉयल मेल स्टीम पॅकेट कंपनी.	यु. के. ते वेस्ट इंडीज, साउद-म्मटन ते ब्राझिल व रिव्हर-प्लेट.	६३,०००
५ कॅनेडियन पॅसिफिक रेल्वे कंपनी.	यु. के. ते कॅनडा, जपान व हॉंगकॉंग.	२१,००२
६ एस्. ई. ऍंड सी. आर. कंपनी.	डोव्हर ते कॅले व फुकस्टन ते बुलन.	४५,०००
७ पॅसिफिक स्टीमनॅव्हिगेशन कंपनी.	लिव्हरपूल ते फाकलंड आयलंड, लिव्हरपूर ते कॅलेओ, व पनामा ते वालपरेसो.	३३,०८४
८ आफ्रिकन एस्. एस्. कंपनी ऍंड ब्रिटिश ऍंड आफ्रिकन एस्. एन्. कंपनी.	युनायटेड किंगडम ते वेस्ट कोस्ट ऑफ आफ्रिका.	२३,४७५

कलोनियल सबव्हेन्शन्स म्हणजे वसाहती व इंग्लंड यांजमधील दुवा कायम ठेवण्यासाठी जाणाऱ्या-येणाऱ्या बोटींना सरकारी मदत. ही दोन प्रकारची असते. पहिली पद्धत म्हणजे दोन्ही देशांतील डाक आणणें व परत करणें याबद्दलचें भाडें, व दुसरी पद्धत म्हणजे दोन्ही देशांतील व्यापारवृद्धीसाठीं विशिष्ट गोष्टी, उदा-हरणार्थ केळीं, इंग्लंडमध्ये आणून सोडणें व तो व्यापार वाढविणें याप्रीत्यर्थे विशिष्ट मदत. या प्रकारची मदत १९१२-१३ सालीं इंग्लंडनें ब्रिटिश-ग्वायना व बार्बाडोज् या दोन देशांत पंधरवाड्यास डाक पोचवणें व परत नेण्या-साठीं बोटी चालू करण्यासाठीं म्हणून रॉयल मेल पॅकेट स्टीमकंपनीला ३, ८०, १९३ रुपये दिले होते. याचप्रमाणें १९०० मध्यें एल्डर डेम्स्टर कंपनीशीं ब्रिटिश गव्हर्नमेंटनें केलेल्या करारान्वये या कंपनीनें इंग्लंडला जमेकाढून फळ-फळावळें आणून पोचवावीं लागत व प्रत्येक सफरीच्या वेळीं २० हजार केळींचे घड भरून आणावे किंवा वेळेवर विकतहि घ्यावे अशी योजना केली होती. यायोगें जमेका व इंग्लंडमधील फळांचा व्यापार वाढवावा असा हेतु होता. डाकेला घावयाच्या पैशापैकीं कांहीं भाग कॅनडा, ऑस्ट्रेलिया, न्यूझीलंड, दक्षिण आफ्रिका, बार्बेडास, ग्वायना, त्रिनिदाद, फाकलंड आयलंड, सीलोन, स्ट्रेट्ससेटलमेंट, हॉंग-कॉंग व पश्चिम आफ्रिकन वसाहती यांजपासून घेण्यांत येई व अशा रीतीनें ब्रिटिश बोटकंपनीला मदत करण्यांत येत असे.

इंडियन सबव्हेन्शन्स:-हिंदुस्थानच्या लोकांनीं चालविलेल्या बोटींचा व्यापार १८६३ नंतर पार बुडाला व हिंदुस्थान सरकार जरी या देशावर राज्य करीत असलें तरी हिंदुस्थानला बोटींचा राष्ट्रीय धंदा नसल्यामुळें हिंदुस्थान व इंग्लंड या देशांतील व्यवहार इंग्रजी बोटकंपन्यामार्फतच चालतो व म्हणून याप्रीत्यर्थे होणारा सर्व खर्च इंग्रजी कंपन्यांसच मदतीदाखल मिळतो, व म्हणून त्या गबर बनतात. हिंदुस्थानचा समुद्रकिनारा मोठा असूनहि त्यावरील किनारा व्यापारहि या देशां-तील व्यापाऱ्यांसाठीं राखून ठेवलेला नसल्यामुळें परदेशी कंपन्यांस चांगलेंच फावतें. यामुळें या देशांतील बोटींचा धंदा परदेशी कंपनीच्या चढाओढींत टिकू शकत नाही. ब्रिटिश इंडिया स्टीम नॅव्हिगेशन कंपनी या इंग्रजी कंपनीला हिंदुस्थानच्या किनाऱ्या-वरील डाक पोचविण्याचा मक्ता दिला गेला होता व त्याकरतां तिला १९२१-२२ सालीं १०,१२,००० रुपये दिले गेले होते व हाच मक्ता पुढें दहा वर्षांच्या करारानें याच कंपनीला १५ लक्ष रुपयांवर देण्यांत आला हें लक्षांत ठेवण्यासारखें

आहे ! याखेरीज पी. अँड ओ. कंपनीला हिंदुस्थानच्या तिजोरीतून मार्सेल ते मुंबई-शांघाय-अँडिलेडपर्यंत डाक पोंचविणें व आणणें यासाठी प्रतिवर्षी ६ लक्ष ते ७॥ लक्ष रुपये दिले जातात. याच रकमा जर हिंदी कंपन्यांस देण्यांत येत्या तर हिंदी बोटकंपन्यांची स्थिति अवश्य सुधारली असती. पण नावडतीचें मीठ आळणी ना !

इतर राष्ट्रांकडे पाहतां प्रत्येक राष्ट्राचें सरकार आपल्या राष्ट्रांतील जहाजी व्यापारास अनेक रीतीनें उत्तेजन देऊन आपल्या राष्ट्रांतील बोटींस संरक्षण व मदत पोंचवितें व म्हणून त्या सर्व देशांत बोटींचा धंदा ऊर्जितवस्थेस पोहोचतो व ते सर्व देश समुद्रावर सुखसंचार करून संपन्न होतात. अमेरिकेची डाक जगाच्या पाठीवर कोठेहि जायची तर ती अमेरिकन बोटींतूनच गेली पाहिजे असा त्या देशाचा कायदा आहे. फ्रान्सचें सरकार आपल्या फ्रेंच बोटींना प्रतिवर्षी नाना प्रकारें ४ कोटी १९ ल. ४९ ह. १७८ रु. मिळवून देतें. यामुळें १९२४ मध्यें फ्रान्सच्या हातीं १०० टन व त्यापेक्षां अधिक वजन नेणाऱ्या १७०० बोटी होत्या व त्यांचें एकंदर वजनी टनांचें प्रमाण ३५३७३८२ टन होतें, व ही वाढ पहिल्या महायुद्धानंतरच्या काळांतली आहे. फ्रान्सचें सरकार पुढीलप्रमाणें उत्तेजन देतें:— (१) कन्स्ट्रक्शन बौटीज्, (२) नॅव्हिगेशन बौटीज्, (३) इक्विपमेंट बौटीज्, (४) फिशिंग बौटीज्, (५) मेल सवव्हेनशन्स, (६) पेमेंट ऑफ सुएझकनाल-ड्यूज्, (७) कन्स्ट्रक्शनलोन्स, (८) प्रेफरेन्शल रेल्वे रेंट्स्, व (९) रिझर्व्हे-शन ऑफ कोस्टवाइज् ट्रेड. आपल्या देशांतील व्यापारी बोटींचा काफिला वाढविण्यासाठीं फ्रान्सनें १८८१ सालीं पहिला कायदा पास केला.

जपाननेंहि आपल्या देशाचा व्यापार वाढवून आरमारी शक्ति वाढविण्यासाठीं खखेच प्रयत्न केले. चीन-जपान युद्धानंतर १८९६ मध्यें जपाननें आपलें आरमार स व्यापारी जहाजे वाढविण्यासाठीं नवा कायदा करून त्यांतून कन्स्ट्रक्शन व नॅव्हिगेशन बौटीज् जपानी कंपन्यांना देण्यास प्रारंभ केला, व तत्पूर्वी सागरांतून डाक पोंचविण्यासाठीं प्रतिवर्षी जपान १५६२५०० रुपये देत असे. १८९६ च्या कायद्याप्रमाणें पोलादी बोटीसाठीं दर टन वजनानागें १२ येन मदत देण्यांत येई, ती ७०० ते १००० टन बोटीला व याहून मोठ्या बोटींना टनामागें २० येन बोटी कारखानदारास मिळत असत. याशिवाय जपानांत तयार होणारी अश्व-

गतीचीं यंत्रें बोटीवर लावणारांस प्रत्येक अश्वशक्तीवर ५ येन देण्यांत येत असत व या रीतीनें स्वदेशांत पोलादी आवरण व यंत्रें तयार करविण्याच्या धंद्यास उत्तेजन देण्यांत येई. याशिवाय जपानी लोकांच्या मालकीच्या बोटी व्हाव्या म्हणून उत्तेजनार्थ दरताशीं १० नॉट्स जाणारी १००० टनी बोट १००० मैल समुद्रावर जाऊं लागल्यास तिला सफरी मदत (navigation bounty) दर टनामागे २५ येन देण्यांत येऊं लागले. हा कायदा पुढें १८९९ मध्ये बदलून वरील मदत कांहीं विशिष्ट कंपन्यांसच देण्यांत आली. याशिवाय स्वराज्यांतील खलाशी तयार होऊन सैन्य तयार होण्यासाठीं म्हणून जपान वरील मदतीशिवाय खलाशी शिक्षणास मदत, लाइफ बोट बाँटीज् व फिशिंग बाँटीज् अशीहि मदत जपानी बोटकंपन्यांस देत असे. याच नमुन्यावर इतरहि राष्ट्रांनीं या धंद्याच्या वाढीचे प्रयत्न केले.

आपल्या या हिंदुस्थान देशांत मात्र नांव “ हिंदुस्थान सरकार, ” पण मदत मिळते ती हिंदुस्थानाबाहेरील इंग्रजी जहाजकंपन्यांना व याचें कारण काय ? तर हिंदुस्थानांत बाष्पशक्तीच्या पोलादी बोटी बांधण्याचा धंदा नाही ! आतां हा धंदा या देशांत ऊर्जितावस्थेस कां आला नाही तें पाहूं या.

जगताच्या नकाशावर दृष्टिक्षेप केला तर भूपृष्ठाच्या छतावर झुंबर लावल्याप्रमाणें हा रमणीय, सुफल, शस्यश्यामल हिंदुस्थान देश समुद्रपृष्ठावर लोंबत असलेला असा नयनमनोहर देखावा दिसतो. याचेभोंवतीं सुमारे ४००० मैल लांबीचा समुद्र-किनारा पसरला असून त्यावर मोठालीं नामांकित बंदरेहि आहेत, व हा देश सुजल व सुपीक असल्यानें इतरत्र कोठेहि न मिळणारा सर्व कच्चा माल या देशांत मुबलक सांपडतो. यामुळे या देशाची ठेवणच समुद्रव्यापारासाठीं अत्यंत सोयीची असून एकोणीसाव्या शतकाच्या मध्यापर्यंत गेली ८००० वर्षे तरी या देशाचें सागरवर्चस्व असून त्याचा सागरव्यापार फार दूरवर पसरला होता व हिंदु लोकांनीं आपल्या वसाहतीहि फार दूरवर पसरल्या होत्या हें निर्विवाद ऐतिहासिक सत्य आहे. इतर देशांप्रमाणेंच या देशांत विस्तीर्ण नद्या असून त्यांवरून बोटींचा व्यापार व धंदा वाढूं शकला असता, व शिवाय जवळपासच्या बंदरांमधील व्यापारहि जहाजी धंद्यावर वाढवितां आला असता. परंतु या देशावर राज्य करणाऱ्या सरकारनें आपल्या राज्याच्या सोयीसाठीं म्हणून जी रेल्वेपॉलिसी स्वीकारली तिच्यामुळे या देशांतील जहाजी व्यापारावर अनिष्ट परिणाम झाल्याशिवाय राहिला

नाहीं. हुगळी नदीवरील जहाजी व्यापार बंगालला पुरेसा झाला असता. याप्रमाणें रंगून, कराची याभोंवतीं पसरलेल्या प्रदेशांत उत्तम गहू, तांदूळ होतो. याचप्रमाणें मलबार किनारा व मद्रासचा पूर्व किनारा यावरहि सुंदर बंदरे असल्यानें या प्रदेशांत किनाऱ्यावरील व्यापार चालण्यास कांहीं हरकत नव्हती, परंतु हिंदुस्थानांत सर्वत्र पसरलेल्या रेल्वे रुळांचें जाळें पाहिलें म्हणजे त्यांच्या सोयीसाठीं या किनाऱ्यावरील व्यापाराची कशी दुर्दशा करण्यांत आली आहे तें दिसतें. समुद्रावरून ज्या जागीं एका ठिकाणाहून दुसऱ्या जागीं जलद जातां येईल त्या ठिकाणाचा प्रवास आज रेल्वेने अधिक दिवस खर्च करून करावा लागतो व याचें कारण रेल्वेच्या भाड्याचें धोरण असावें हें स्पष्ट दिसतें. पूर्वपश्चिम मार्गावर हजारों मैलांवर पसरलेल्या देशाचें दळणवळण समुद्रावरून होण्यास व त्यासाठीं सागरव्यापार व वाहतुक वाढीस लागणें हा हिंदुस्थानचा स्वाभाविक व सहजसुलभ हक्क होता हिकडे या देशाच्या हिताची काळजी वाहणाऱ्या सरकारचें लक्ष असावयास पाहिजे होतें, पण तें तसें नव्हतें. यास अनेक कारणांहि असतील, नाहीं असें नाहीं. परंतु कारणें कोणतींहि असलीं तरी त्यायोगें हिंदुस्थान देशाच्या राष्ट्रीय हिताची पायमल्ली झाली आहे हें कोणालाच नाकारतां यावयाचें नाहीं.

हिंदुस्थान देश आधुनिक काळांत औद्योगिक व व्यापारी दृष्टीनें मागासलेला राहिला याचें मुख्य कारण म्हणजे या देशांतील दूषित रेल्वेधोरण होय. असें अनेक वेळीं लोक प्रतिनिधींनीं आपल्या भाषणांतून व लेखांतून घोषित केलें आहे व हेंच कारण व्यापारी जहाजी धंदा मागसण्यास लागू आहे. कराची, मुंबई, मद्रास, कलकत्ता, रंगून ते अमेरिका, युनायटेड किंगडम व युरप या देशांत जाणाऱ्या-येणाऱ्या बोटीचें मार्ग म्हणजे या बंदरांकडे जाणाऱ्या रेल्वेचे सागरावरील मार्ग होत, हिंदुस्थानमधील रेल्वेचे भाड्याचें धोरण हें जसें हिंदी औद्योगिक धंद्यास घातुक तसेंच परदेशी जहाजी कंपन्यांचें धोरणहि या देशांतील उद्योगधंद्यांची गळचेपी करणारें आहे. इंग्लंड, फ्रान्स, डच, जर्मन व जपाननें या देशांत आपापलीं निर्गत व्यापारी केंद्रे ठेविलीं असून त्यांना त्या त्या देशांतील जहाजी कंपन्यांचा भरपूर पाठिंबा असतो. प्रत्येक देशांतील स्टीमशिपकंपन्या आपापल्या देशाचें हित हिंदुस्थानांतून काढण्यासाठीं तत्परता दाखवितात, पण हिंदुस्थानचें राष्ट्रीय हित पाहणाऱ्या केंद्राची सोयच आमच्या या देशांत नाहीं. या देशांतील आयात-निर्यात व्यापारावर बाहेरील राष्ट्रांचेंच बऱेंच अधिक असलेलें दिसतें. यामुळे

परदेशी व्यापार करणाऱ्या हिंदी संस्थांकडे या सर्व कंपन्यांचे दुर्लक्ष होतें, व प्रत्येक राष्ट्राची जहाजी कंपनी आपापल्या देशाचे व्यापारी कंपनीस माल पाठविण्यास अधिक मदत करते, व बिचाऱ्या हिंदी व्यापाऱ्यांस या परदेशी बोटीवर अवलंबून रहावे लागल्यामुळे त्यांस पाहिजे तशी सवलत मिळणे अशक्य असतें. यासाठी या देशांत इतर देशांप्रमाणेच नॅशनल स्टीमशिपचा धंदा वाढणे अत्यंत अवश्य आहे. पोरबंदरचे सीमेंट मद्रास अगर कलकत्त्यास पाठवावयाचे तर समुद्रावरून सलग पाठविले गेल्यास अधिक सोयीचे पडले असतें; पण तसें न होतां त्यास प्रथम मुंबईपर्यंत प्रवास करावा लागतो व मग तेथून त्याची रवानगी मद्रास कलकत्त्यास होते. याचा परिणाम म्हणजे त्याची किंमत दर टना मागे ६ रुपयांनीं वाढते !

याशिवाय आमच्या देशांतील लोकांस आमच्याच देशांत किफायतीच्या नोकऱ्या मिळत नाहीत. परदेशी स्टीमशिपवर हिंदी नोकर कमीअधिक प्रमाणांत ठेवण्यांत येतात, पण त्यांस वरच्या हुद्यांवर पोंचण्याची आशाच कमी, व त्यामुळे व्यापारी बाष्पनौकांवरील अधिकारी असे हिंदी लोक दिसणे दुर्मिळ, व असलेच तर एखाद दुसरा, बाकी येथून तेथून परदेशस्थच. हिंदी लोकांना महासागरावरील बोटीचे कॅप्टन होण्यासाठीं लागणारे ज्ञान मिळविण्याची सोय नसल्यानें तर ओशन सर्व्हे-फिकेट मिळविलेला एकहि हिंदी कॅप्टन मिळणे दुरापास्त आहे. त्याचप्रमाणे नॅव्हिगेशन व मरीन इंजिनीअरिंगचे शिक्षण हिंदुस्थानी माणसांस मिळणेच कठिण असल्यानें या सर्व बाबी जणूं काय इंग्रजी लोकांसाठीं स्पेशल राखून ठेवलेल्या असावयाच्या व यांचा पगारहि भरपूर असावयाचा ! शिक्षणच नाही, मग मास्टर, कॅप्टन, इंजिनीअर्स असे हिंदी लोक व्हायचे तरी कसे ? मग त्यांच्या हातांत स्टीम-शिप् नॅव्हिगेशनचा धंदा यावयाचा कसा ? असा हा चक्रव्यूह होता. तो फोडून जाणे हिंदी लोकांस अशक्य करून सोडण्यांत आले. मतलबी पण हुशार इंग्रज लोक अनेकदां या गोष्टीवर भर देऊन म्हणतात कीं, “अहो, ज्या कांहीं लहानसहान सवलती असतील त्यांचा फायदा घेऊन असलेल्या किनाऱ्यावरील व्यापारी जहाजांवरील अधिकारी व इंजिनीअर्स होण्याला हिंदी लोक पुढे कां येत नाहीत ? ” यावर खरे उत्तर हेंच कीं, येऊन त्यांस पुढे काय फायदा ? हिंदी जहाजे कमी, त्यामुळे त्यांजवरील अधिकारी कमी, व यांत जागा त्या किती रिकाम्या होणार ? व तेवढ्या थोड्या जागांकरितां किती लोकांनी या धंद्यांत पडायचे ?

हिंदुस्थानच्या किनाऱ्यावरून जहाजांतून जाणारा माल सुमारे ५० लक्ष टनांपेक्षां

ज्यास्त असावा असा बॅ. हाजी यांनीं आंकडा काढला आहे. या संबंध मालांत हिंदुस्थानच्या वाठ्याला फक्त १३ टक्केच माल येतो व बाकीचा ८७ टक्के माल परदेशी व्यापाऱ्यांच्या पदरीं पडतो. या ५० लक्ष टन मालाची ने-आण करण्यासाठी ६००० टनी जहाजे सुमारे १०० लागतील, व हे सर्व हिंदी लोकांसाठी राखून ठेवावयाचें म्हटल्यास १०० जहाजे एक हजार टनी प्रत्येकीं विकत घ्यावीं लागतील अथवा बांधवावीं लागतील. महासागरावरील व्यापाराकडे पाहतां नुसत्या कराची, मुंबई, मद्रास, कलकत्ता व रंगून येथून दरवर्षी १२० लक्ष टन माल उचलला जातो व यासाठी हिंदी रजिस्ट्रारवर घेतलेल्या हिंदी बोटींचे प्रमाण फक्त २ टक्के असून बाकीचे ९८ टक्के परदेशी जहाजकंपन्यांचे असतें. या मार्गानें हिंदुस्थानांतून परदेशांत जवळ जवळ प्रतिवर्षी ५० कोट रुपये जातात, व तितक्या मानानें हिंदुस्थान अधिक दरिद्री होत जातो. केवढें हें द्रव्यशोषण !

ही स्थिति सुधारण्याच्या दृष्टीनें विख्यात अर्थशास्त्रज्ञ सर शिवस्वामी आयर यांनीं सेंट्रल असेंब्लीमध्ये पाठविलेल्या ठरावास अनुसरून हिंदुस्थान सरकारनें सन १९२३ मध्ये “ दि इंडियन मर्केटाइल मरीन कमिटी ” नेमून तिच्याकडे पुढील प्रश्न विचाराकरितां सोंपविलें:—

प्रश्न:—(१) रॉयल इंडियन मरीनमध्ये डेक किंवा मोठे जहाजी अधिकारी व एंजिनीअर्स हिंदी लोक अधिक मिळावेत यासाठीं अधिक हिंदी लोक भरती करावी.

(२) हिंदी समुद्रावर वरील तज्ज्ञशिक्षण मिळण्याची सोय करण्यासाठीं पुरेसे कॉलेज काढावे.

(३) हिंदुस्थान सरकारकडून ज्या कंपन्यांना सवलत वगैरे मिळत असेल त्यांनीं हे वर सांगितलेले अधिकारी तयार होण्यासाठीं पुढें येणाऱ्या हिंदी उमेदवारांस आपल्या बोटींवर कामें करण्याची योजना करावी व हिंदुस्थानांत नौकानयन विद्या-विषयक कॉलेज काढीपर्यंत या बोटींवर व इंग्लंडमधील ट्रेनिंगशिपवर शिक्षण घेण्यासाठीं हिंदी उमेदवारांस पुरेशा शिष्यश्रुत्या ठेवाव्या.

(४) जपानमध्ये बोटींच्या धंद्यास उत्तेजन म्हणून दिल्या जाणाऱ्या बौटीजू, सब्सिडी व इतर मदती देऊन हिंदुस्थान सरकारनें या देशांतील हिंदी व्यापारी, आरमार उभारण्यास मदत करावी.

(५) शिक्षण देणाऱ्या बोटी इंपीरिअल गव्हर्नमेंटकडून मागवून घ्याव्या.

(६) एका किंवा अधिक बंदरांत बोटी बांधण्याच्या गोदी उभाराव्या व एंजिनीअरिंग व वर्क्सशाप्स उघडावीं.

या प्रश्नावर खल करून तयार केलेल्या १२८ प्रश्नपत्रिका संबंध हिंदुस्थानांतील वेगळाल्या संस्था व पुढाऱ्यांकडून आल्या, व यांपैकी ७२ जणांच्या तोंडी साक्षी घेण्यांत आल्या. या ७२ पैकी १५ जण व्यापारी संघांचे प्रतिनिधि होते व २३ जण इतर अशा ३८ जणांच्या साक्षी झाल्या. त्यांत सर्वांनी एकच मत दिलें की हिंदी लोकांच्या मालकीचे, हिंदी लोकांच्याच अखत्याराखाली चालविलें जाणारें व शेवटीं कांहीं दिवसांनी ज्यावर सर्वच्या सर्व नोकरवर्ग, खलाशी, कामगार व मजूर हिंदी होतील अशा जहाजीकंपन्या निघण्यास सरकारनें मदत करावी. ३४ युरोपीयनांच्याहि साक्षी झाल्या. त्यांत स्वतंत्र धंदे करणारे, पोर्ट ऑफिसर्स, व सर्व्हेअर्स अशा १९ युरोपीयनांनी हिंदी लोकांच्या मागणीस पोषक अशाच साक्षी दिल्या; परंतु त्यांपैकी कांहीं जणांनी अशा प्रयत्नाच्या यशाबद्दल शंका व्यक्त केली. बाकीच्या १५ युरोपीयन साक्षीदारांत कांहीं युरोपीयन चेंबर ऑफ कॉमर्स व कांहीं ब्रिटिश शिपिंग कंपनीचे प्रतिनिधि होते. अर्थात् या सर्वांनी या बिलास कसून विरोध केला. असो.

कोणताहि देश वैभवसंपन्न होण्यास त्याच्या व्यापाराचीं सूत्रें त्याच्याच हातांत पाहिजेत व हा व्यापार म्हणजे सागर, महासागर, किनारा व अन्तर्गत व्यापार या सर्वांची नीट वाढ होण्यासाठीं प्रत्येक राष्ट्रास आपलें व्यापारी आरमार व संरक्षक आरमाराची वाढ करणें अवश्य असतें. एवढ्याकरितांच स्वदेशांत जहाजे बांधणाऱ्या स्वदेशी कंपन्या, गोदी, बंदरे, व्यापारी सवलती वगैरे सर्व लहानमोठ्या बाबींकडे देशांतील सरकारचें लक्ष व सहानुभूति असली पाहिजे. पण हिंदुस्थान परदेशी सरकारच्या हातीं असल्यामुळें त्याचें लक्ष देशाच्या हितापेक्षां ते ज्या मोठ्या राष्ट्रांचे प्रतिनिधि म्हणून येथें सरकार बनलें त्या राष्ट्रांच्या हितास जपूं लागलें. यांत नवल तें कोणतें ? “ थेंबें थेंबें तळें साचे ” या न्यायानें पाहिलें तरी हिंदुस्थानला “ मॉट—फर्डे सुधारणा लागू केल्यानंतर हिंदुस्थानचें राज्य (State) लौकरच पुढें मार्गे हिंदी लोकांच्या स्वामित्वाचें करावें लागणार हें वचन वज्रलेप आहे असें जबाबदार ब्रिटिश सुत्सद्दी, भारतमंत्री व व्हाइसराय मधून मधून जाहीर करीत असतात, व त्यांच्या भावना खऱ्याखऱ्या आहेत असें धरून चाललें तर वस्तुतः या देशांतील जहाजी धंदा ऊर्जितावस्थेस आणून हिंदी लोकांच्या मालकीच्या बोटी

व हिंदुस्थानच्या किनाऱ्यावरील व्यापार यांची भरभराट करण्याचें धोरण हिंदुस्थान सरकारनें स्वीकारावयास पाहिजे होतें; परंतु येथेंच तर मुख्य अडचण उभी राहते ! दिल्लीच्या ॲसेंब्लीमध्ये लोकप्रतिनिधीनें असा प्रश्न केला कीं “ या देशांत व्यापारी आरमार वाढविण्यासंबंधानें हिंदुस्थान सरकारनें एखादें निश्चित धोरण आंखलें आहे काय ? ” तर खुशाल “ नाही ! ” असें निराशाजनक उत्तर ठासून दिलें जातें ! कोणत्याहि समुद्रावरील देशाचें सरकार आपल्या राष्ट्रांतील किनाऱ्यावरचा व्यापार आपल्याच देशांतील लोकांकरितां राखून ठेवत असतें. १९२३ मध्ये नेमलेल्या “ इंडियन मर्केटाइल मरीन कमिटी ”ने आपली शिफारस दाखल केली तीत स्वच्छपणानें आपलें मत असें नमूद केलें कीं “ हिंदुस्थानांतील लोकांच्या मालकीनें उभारलेल्या व त्यांच्याच अधिकाराखालीं चालविल्या जाणाऱ्या हिंदी बोटीसाठीं हिंदुस्थानच्या किनाऱ्यावरील व्यापार राखून ठेवला जावा. ” पण या शिफारसीस खास हिंदुस्थान सरकारनेंच विरोध केला ! कां ? तर म्हणे हिंदुस्थानचें संरक्षण ब्रिटिश आरमार करतें म्हणून ! याबद्दल १९ मार्च १९२६ रोजीं हिंदुस्थान सरकारचे व्यापारीमंत्री सर चार्लस इन्सेस यांनीं उत्तर दिलें. तें असें:—“ Why then have other countries, other nations, thought it necessary to reserve their coasting trade ? It is because they thought that in the long run it would pay them to take that course in the interests of their own safety. They had to take that course because in times of war they might want their own mercantile marine to feed their people and because they wanted that marine as a second line to their own navy. All I need say on that point is that India is fortunate in that, that over-mastering necessity is not present in this country. Indian shores are protected for her by the British navy and in times of war she can always rely upon the British navy, so long as the British navy commands the seas to protect her commodities and her trade. ” अर्थ:—“ इतर देश व राष्ट्रे यांना आपल्या देशाच्या किनाऱ्यावरील समुद्रव्यापार राखीव ठेवणें कां अवश्य वाटतें ? याचें उत्तर असें कीं कांहीं झालें तरी अखेरीस आपल्या देशाच्या संरक्षणांत या देशी जहाजांचा उपयोग होईल म्हणून. हा मार्ग पतकरण्याचें दुसरें कारण असें कीं युद्धकाळीं स्वदेशांतील लोकांना रसद

पोचविण्याचें काम स्वदेशी बोटीच करूं शकतील व याशिवाय या व्यापारी बोटी त्या त्या राष्ट्रांच्या आरमारास मदती आरमार म्हणूनहि त्यांस मदतगार होतां यावें हें होय. या मुद्यावर मी इतकेंच म्हणूं इच्छितों कीं सुदैवानें या देशाला हा निकडीच्या जख्मीचा प्रश्नच लागू होत नाही. हिंदुस्थानच्या किनाऱ्याचें रक्षण ब्रिटिश आरमार करीत असून ब्रिटिश आरमाराची सत्ता सर्व महासागरावर असून आपले व्यापारी मार्ग व व्यापाराचें रक्षण ब्रिटिश आरमार करूं शकतें व त्या आरमारावर, युद्ध उद्भवल्यास, हिंदुस्थानला बेलाशक विसंबून राहण्यास हरकत नाही. ”

या भाषणावर टीका करतांना सिंदिया स्टीम नॅव्हिगेशन कंपनीच्या वार्षिक सभेसमोर १९२६ च्या ऑक्टोबरमध्ये भाषण करतांना श्रीमंत नरोत्तमदास मुरारजी म्हणाले:—“ केवढें समाधान ! हिंदुस्थाननें स्वायत्ततेची मागणी केली कीं प्रथम आपल्या देशाचें रक्षण करण्यास शिका, व मग स्वराज्य मागा असें म्हणायचें ! बरें, हिंदुस्थाननें आपल्या रक्षणाकरतां स्वदेशाचें व्यापारी आरमार तयार करण्याचा प्रश्न काढला कीं म्हणायचें, “अहो, तुम्हांला कशाला रक्षणाची फिकीर ! आमचें ब्रिटिश आरमार तेंच काम करतें आहे ना ? ” असो. या प्रश्नावर असेंब्लीमध्ये बराच खडा-जंगीचा वादविवाद होऊन अखेरीस १९२८ मध्ये प्रचण्ड बहुमतानें असा ठराव पास झाला कीं “ हिंदुस्थानचा किनाऱ्यावरील व्यापार हिंदी लोकांसाठीं राखून ठेवावा. ” हा ठराव पास करतांच त्याची नांगी मोडून त्यास हतबल करण्यासाठीं नव्या नव्या युक्त्या योजल्या गेल्या. व्हाइसरॉय लॉर्ड आयर्विन यांनीं हिंदी जहाजी व्यापाराची नीट वासलात लावण्याकरतां नवीन धोरण आंखलें. हें भाषण त्यांनीं १९२८ च्या डिसेंबरमध्ये केलें. त्यांत ते म्हणतात:—“ But I think I am correct in saying that the main impulse behind the Bill I have referred to is not a mere desire to secure for Indian capitalists the profits which are now made by British companies. Rather it is an ambition ; and who shall say that it is an un-worthy ambition that India should have its own mercantile marine and that ships of that mercantile marine should be officered as well as manned by Indians ? I hope indeed that a solution may be found in a spirit of co-operation and good will and I commend this

to your consideration.” अर्थः—“मला वाटते कीं किनाराव्यापार हिंदी लोकांकरतां राखून ठेवण्यासंबंधीं जें बिल पास झालें आहे त्याच्यामार्गे असलेल्या स्फूर्तीचा अर्थ एवढाच कीं आज ब्रिटिश व्यापाऱ्यांना मिळत असलेला फायदा हिंदी धनिकांना मिळावा ही एकच इच्छा नसून तिच्यामार्गे हिंदी लोकांच्या मनांत वसत असलेली महत्त्वाकांक्षाहि आहे, व ती अयोग्य आहे असें कोण म्हणेल ? महत्त्वाकांक्षा हीच कीं हिंदुस्थानला स्वतःचें आरमार हवें व त्यावरील सर्व नोकर व अधिकारी हिंदी हवेत. मला पूर्ण आशा आहे कीं याला तोड काढतां येईल, व ती तोड सहकार्य व सदृच्छा यांच्या योगानें काढतां येईल एवढेंच मी आपणांस सुचवून ठेवतों.” इंग्रज शब्दाचा दीग रचण्यांत पटाईत ! “बोलाचाचि भात बोलाचीच कडी !” करून वाढण्यांत निष्णात ! हिंदुस्थानचा माणूस भोळा ! गळाला अडकलेल्या माशासारखा तो या गोड भाषणास भुलला ! वरील बिलाचा पिच्छा पुरवायचें सोडून देऊन असेंल्लीनें “सहकार व सदृच्छा” तत्त्वाच्या प्रयत्नांस पाठिंबा देण्याचें ठरविलें ! परंतु विचार व कृति यांत फारकत होत असते हा व्यवहार लक्षांत घेऊन १९२९ मध्यें कॉमर्स मॅबर सर जॉर्ज रेनी यांनीं सरकारतर्फे स्पष्टपणें कबुली दिली कीं “The possibility that an agreed settlement might in the end prove impossible must of course be faced. In that case a situation would be created which Government could not ignore and it would be necessary to explore fully the question by what means the obstacle in the way of the development of Indian shipping could be removed.” अर्थः—“उभयपक्षांनीं सर्वांस मान्य होणारें धोरण आंखणें अशक्य होईल या आपत्तीलाहि तोंड दिलें पाहिजे. असें झालें असतां जी परिस्थिति उद्भवेल तिच्याकडे हिंदुस्थान सरकारला दुर्लक्ष करणें शक्य नाहीं; व मग हिंदी जहाजी आरमार उभारून त्याची जोपासना करण्यांत कोणत्या अडचणी पुढें येतात व त्यांचें निरसन कसें करावें याचा विचार करावा लागेल.”

यानंतर १९३० मध्यें शिपिंग कॉन्फरन्स भरविली गेली. तीत हिंदी जहाजांबाबत कांहींच निर्णय ठरला नाहीं. म्हणून त्यावर हिंदुस्थान सरकारनें एक कम्युनिक—जाहीर पत्रक काढून त्याचे द्वारे असें जाहीर केलें कीं हिंदी जहाजांस समुद्रकिनाऱ्यालगतचा समुद्रावरील दूरवरचा व्यापार कोणत्या सबलतींनीं करतां येईल याची जबाबदारी हिंदुस्थान सरकारचीच राहिल. हिंदी व्यापारी जहाजांचें धोरण

आखणारे हिंदुस्थान सरकारचे अधिकाऱ्यांच्या मनांत या “सरकारच्या जबाबदारी” बद्दल बराच घोटाळा होत असून पुष्कळां ही जबाबदारी सरकारनें मुळीं कधीं घेतलीच नाही असेंहि सांगण्यांत येतें ! परंतु सर जोसेफ भोर व सर महमद जाफरुल्लाखान यांच्या भाषणांवरून ही जबाबदारी सरकारनें आपल्या शिरावर घेतली आहे हें स्पष्ट दिसतें. या बाबतींत असेंब्लीच्या सभासदांनीं विचारलेल्या प्रश्नांस ११ सप्टेंबर १९३३ रोजीं सर जोसेफ भोर यांनीं सरकारतर्फे पुढीलप्रमाणें उत्तरे दिलीं.

प्रश्नः—(अ) पुढील बाबतींत हिंदी जहाजकंपन्यांना योग्य वांटा मिळण्या-विषयी हिंदुस्थान सरकारनें कांहीं योजना ठरविली आहे काय ?

(१) हिंदुस्थानचा किनाऱ्यालगतचा व्यापार, व

(२) हिंदुस्थानचा परदेशी व्हावयाचा महासागरावरील व्यापार.

(ब) १९३० मधील शिपिंग कॉन्फरन्सच्या शेवटीं हिंदुस्थानच्या जहाजांना हिंदी किनाऱ्यालगतचा व्यापार व सागरव्यापार यांत अधिकाधिक भाग घेण्याची सोय करून देण्याची जबाबदारी सरकारची आहे असें हिंदुस्थान सरकारनें त्यावेळीं जाहीर केलें होतें काय ?

(क) १९३२ च्या सप्टेंबरमध्ये हिंदी जहाजांच्या उत्तेजनार्थ घोषित केलेल्या योजनेचा पुनरुच्चार पुढील शब्दांत केला होता काय, की हिंदुस्थानी कारभारामार्फत व हिंदी पैशाच्या बळावर चालू असणाऱ्या हिंदी किनाऱ्यावरील व्यापाराची वाढ सुलभ होण्याकडे सरकारचें विशेष लक्ष आहे ? ”

सर जोसेफ भोर यांनीं या तिन्ही प्रश्नांस होकारात्मक उत्तरे दिलीं. पण ही स्वीकारलेली व दोनदां जाहीर केलेली जबाबदारी सरकारनें पार पाडली नाही या-बद्दल माहिती मिळविणें अवश्य आहे. गेल्या पावशतकभर या प्रश्नावर झगडणाऱ्या हिंदी नौकाव्यापाऱ्यांस शेंकडा २५ टक्केच व्यापार मिळतो, व बाकीचा परदेशी व विशेषतः इंग्रजी जहाजकंपन्यांच्या पदरांत पडतो. हें खरें असूनहि सर महमद जाफरुल्लाखान हे २४ फेब्रु. १९३६ रोजीं एका उत्तरांत म्हणतात की “आतांपर्यंत चालविलेल्या धोरणानें हिंदी नौकाव्यापाऱ्यांस पुरेसा भाग मिळत नाही असें म्हणण्यास सरकारास कांहींच कारण दिसत नाही.” म्हणजे ज्या देशाच्या मालकीचा

किनारा त्या देशाला शेंकडा २५ टक्के व्यापार पुरे होतो हें म्हणणें बरोबर नाही हें सहज कळतें, पण सरकारला मात्र तें बरोबर दिसतें व त्यामुळें हिंदुस्थान सरकारला हिंदी जहाज कंपन्यांची वाढ नीट होऊं नये असें वाटतें हेंच नाही का सिद्ध होत ? ६ एप्रिल १९३९ रोजीं असा प्रश्न विचारला कीं “बाहेरील सागरव्यापारांतील कितीसा भाग हिंदी जहाजकंपन्यांस मिळतो ?” त्यावर सर महमद जाफरुल्लाखान म्हणतात, “हा भाग कमी आहे हें खरें, पण त्यांना याशिवाय हाजच्या वाहतुकीतला कांहीं भाग मिळतोच.” मग परदेशी सागरव्यापारांतील फायदा हिंदी जहाजी-कंपन्यांना फार थोडा मिळत असतां तो अधिक मिळवून देण्याकरतां सरकार काय खटपट करतें ? हाजच्या वाहतुकींत हिंदी व्यापाऱ्यांना भाग मिळतो म्हणून म्हणतात पण तेथेंहि सरकारनें शेंकडा ७५ टक्के ब्रिटिश हितसंबंधवर्धक “मोंगल लाइन” साठीं राखून ठेवला व या कटकटींत फायदा न उरल्यानें सिंदिया नॅव्हिगेशन कंपनीनें हाजच्या सफरींतील व वाहतुकींतून आपल्या बोटी काढून घेतांच सरकारनें “मोंगल लाइन” ला भरभक्कम पैशाचें सहाय्य देऊं केलें ! यावरून हिंदुस्थान सरकारचें धोरण इंग्रज कंपन्यांच्या हितसंबंधाकडे पक्षपातीपणाचें असून हिंदी नौकानयनाच्या प्रगतीस विरोधी आहे हें स्वच्छ दिसत नाही काय ? मागसल्ल्या व निराश्रित अशा हिंदी नौकाव्यापारासाठीं किनाऱ्याचा व्यापार राखीव करणें व त्यास आर्थिक मदत देणें हें या देशाचा राज्यकारभार करणाऱ्या सरकारचें कर्तव्य आहे, पण सरकार “राष्ट्रीय” आहे कोठें ? याबद्दल उत्तरें देतांना १६ सप्टें. १९३७ रोजीं सर महमद जाफरुल्लाखान सरकारतर्फें म्हणतात:—“हिंदी व्यापारी नौकानयन संस्थांच्या भरभराटीचे संबंधांत किनाऱ्यालगतचा व्यापार राखीव ठेवणें हा योग्य मार्ग आहे असें सरकारला मुळीच वाटत नाही !” “बरें, इतर देश हा धंदा वाढविण्यासाठीं आपापल्या स्वदेशी जहाजीकंपन्यांस जशी आर्थिक मदत देतात तशी मदत हिंदुस्थान सरकार देईल काय ?” असा प्रश्न केला कीं सरकारकडून “नाहीं” असें ताडकन उत्तर येतें ! बरें, किनाऱ्यालगतचा व्यापार राखीव करणें व परदेशी समुद्रव्यापारांत हिंदी कंपन्यांस ज्यास्त भाग देणें या दोन बाबी सोडून आणखी इतर साधनांचा विचार सरकार करील असें आश्वासन १९२९ मध्ये सर जॉर्ज रेनी यांनी दिलें होतें, त्यासंबंधांत आपण कांहीं विचार केला आहे काय ? असा प्रश्न केला कीं त्यावरहि पुनः बेलाशक नकारात्मक उत्तर बाहेर पडतें ! अशा प्रकारें या धंद्याच्या उत्तेजनाबाबत हिंदुस्थान सरकारची नकारघंटा सारखी वाजत आहे.

हिंदुस्थान सरकारच्या कचेऱ्यांची हालचाल होतांना त्यांची ने-आण तरी हिंदी नौकानयन व्यापाऱ्यांच्या पदरीं पडते काय ? तर नाही ! कारण, सर महमद म्हणतात, “ शांतता काळांत व युद्धकाळांत साम्राज्य नौकानयनांत हिंदुस्थानचेंहि हित आहेच व म्हणून हिंदी नौकानयनास स्वतंत्र सवलती देण्याचा प्रश्नच उभा राहत नाही ! खासा न्याय !! शिवाय, ही कटकटच नको म्हणून सर महमद म्हणतात, कीं ब्रिटिश शिपिंग याचा अर्थच मुळीं हिंदी व इतर साम्राज्य नौकानयन होय. ” परंतु हें म्हणत असतां मागें सरकारनेंच हिंदी नौकानयन व ब्रिटिश नौकानयन यांत भेद करून हिंदी नौकानयनास मदत करण्याचें आश्वासन दिलें होतें त्याचें काय ?

हिंदुस्थानांतील कांहीं गृहस्थांच्या मदतीनें समुद्रावरील वाहतुकीसाठीं एक द्रुतगति उत्तरांच्या सोयीची कंपनी सुरू करण्याचें ठरवून त्याकरितां सरकारकडे परवानगी मागितली व त्याबरोबर आर्थिक सहाय्याचीहि मागणी केली, त्यावर सरकारतर्फें उत्तर मिळालें कीं “ अशी आर्थिक मदत देतां येत नाही ! ”

परदेशी व्यापाराचे करार हिंदुस्थान सरकारमार्फत होतात, त्यांत हिंदी नौकानयनाचे हितार्थ पुष्कळ करतां येण्यासारखें असतांहि हिंदुस्थान सरकार कांहीं एक करीत नाही. यासंबंधांत प्रश्न विचारले त्यास सर महमद यांच्या तोंडून असें उत्तर मिळालें कीं “ तूर्त चालू असलेल्या वाटाघाटी (म्ह. इंडो ब्रिटिश ट्रेड निगोसिएशन्स) या संबंधांत एक मुद्दा म्हणजे हिंदी नौकानयनास योग्य वांटा मिळावा, हा सरकारचे प्रतिनिधि सर महमद जाफरुल्लाखान यांच्यापुढें ठेवला आहे. ” यावर पुढें सर महमद यांनीं २४ मार्च १९३९ रोजीं उत्तर दिलें कीं “ या संबंधांत मी मागेंच उत्तर देऊन टाकलें आहे कीं हिंदुस्थान सरकार व युनायटेड किंग्डममधील बादशहांचें सरकार यांच्या दरम्यान चालू असलेल्या वाटाघाटींत फक्त सवलतीची जकात व इतर सुखसोयीच्या वस्तूंचा व्यापार याच प्रश्नावर चर्चा झाली. ” यावर पुनः प्रश्न विचारण्यांत आला कीं चालू असलेल्या वाटाघाटींत एक मुद्दा हिंदी नौकानयन व्यापाराबद्दल होता त्याबद्दल कांहीं योजना आंखली आहे काय ? यावर उत्तर कीं “ ब्रिटिश सरकारशीं याबाबत कांहीं बोलणें झालें नाही !! ” याप्रमाणें व्यापारी एकी करतांना देखील हिंदी जहाजी व्यापाराची आठवण हिंदुस्थान सरकारच्या प्रतिनिधीस न यावी यापेक्षां सापत्नमातृभाव अधिक तो कसा असतो ? निश्चिंताची झोंप मोडतां तरी येते, पण जागत्या माणसाची झोंप कशी मोडायची ?

हिंदुस्थानला आज नाही उद्यां स्वराज्य लाभल्याशिवाय राहणार नाही हें जर निश्चित तर त्या देशांतील सर्वच्या सर्व कारभार त्यांच्या हातांत सोंपविणें कमप्राप्तच आहे. ज्याला राज्य करावयाचें त्याला हातीं राजदंड धरतां आला पाहिजे व स्वजनहित संभाळतां आलें पाहिजे. स्वजनहित म्हणजे स्वराज्यांतील उत्पन्नाच्या सर्व बाबी नवीन राष्ट्रीय सरकारच्या हातीं दिल्या पाहिजेत व या जबाबदारीची पूर्वतयारी त्या राष्ट्रास करून दिली पाहिजे हें उघड आहे. इंग्रज सरकार आपणांस या देशाचे जेते म्हणवून घेत नसून “ट्रस्टी” म्हणवून घेत आहे. अर्थात् मालकाची जिंदगी मालकाच्या स्वाधीन करावयाची, मालक सज्जन होईपर्यंत ती जिंदगी सुस्थितीत ठेवण्याची व सज्जन झाल्यावर त्या मालकास योग्यतऱ्हेनें जिंदगीचा उपभोग घेतां येण्याची पात्रता त्याचे ठिकाणीं आणून देण्याची जबाबदारी ब्रिटिश लोकांनीं आपल्या अंगावर घेतली आहे. स्वराज्याची पूर्वतयारी करून देण्याच्या बाबतीत राष्ट्रसंरक्षणार्थ फौज, आरमार व वायुदल यांची अत्यंत अवश्यकता आहे. आरमार ठेवावयाचें तें समुद्रकिनाऱ्याच्या संरक्षणार्थ व स्वदेशाच्या सागरव्यापाराच्या सुरक्षिततेकरितां. घरांतील मालमत्तेच्या रक्षणाकरतां शिकारी कुत्रा घरांत बाळगावा लागतो. हिंदुस्थानला स्वतःचा सागरव्यापार असेल तर त्याकरितां आरमाराची अवश्यकता, पण इतर देशांच्या उलट येथला प्रकार ! इतर देशांत प्रथम सागरव्यापाराची वाढ, त्याकरितां जहाज कंपन्यांची वाढ व तेवढ्याकरितां शेवटीं आरमार; या देशांत म्हणे प्रथमच छोटेसें आरमार ! आणि ज्याकरतां आरमार त्या व्यापाराचा पत्ताच नाही !! याबद्दल कै. विठ्ठलभाई पटेल यांनीं १४ जुलै १९२७ रोजीं ग्लासगोत सिंदिया स्टीम नॅव्हिगेशन कंपनीची बोट “जलाबाला” समुद्रांत प्रथम सोडतांना मार्मिक भाषण केलें, त्यांत ते म्हणालेः—

“Whilst the Governments of all maritime countries have helped and are helping their nationals to build up their own mercantile marine, are not Indians entitled to expect their Government to help them in this great industry? India has recently been given a navy of her own. May I, however, ask if this is not putting the cart before the horse? Is there any country in the world which has built up its navy without building up its own mercantile marine which always serves as an important line

of defence? The merchant fleet and the naval fleet are sisters and always exist side by side. One cannot do without the other.” अर्थः—“प्रत्येक समुद्रनिवासी देशाच्या सरकारने स्वतःच्या देशांतील लोकांना नौव्यापारी आरमार तयार करण्यास व वाढविण्यास मदत दिली व आजहि देत आहे. या परिस्थितीत हिंदुस्थान सरकारने हिंदी नौकानयन धंदा वाढविण्यास मदत करण्याची अपेक्षा करण्याचा हक्क हिंदी लोकांस नसावा काय ? हिंदुस्थानला स्वतःचें लहानसें आरमार देण्यांत आलें आहे. यावर मी प्रश्न करतो, कीं असें करणें म्हणजे घोब्याच्या पुढें गाडा ठेवण्यासारखें नाहीं काय ? आपणांस दुय्यम मदतगार असणारे व्यापारी आरमार उभें करण्यापूर्वीच लढाऊ आरमार उभें करणारे राष्ट्र जगतांत तरी कोठें आढळेल काय ? जहाजी व्यापारी आरमार व लढाऊ आरमार या बहिणी बहिणी असून त्यांची बैठक शेजारी शेजारी असते. एकीवांचून दुसरी राहूच शकत नाहीं.”

स्वदेशांतील नौआरमार उभें करावयाचें म्हणजे त्यावर कामें करणारे खलाशी, लहान मोठे अधिकारी, मास्टर ऑफ शिप वगैरे सर्वच्या सर्व स्वदेशी माणसें असलीं पाहिजेत, व तसे लोक तयार होण्यासाठीं शिक्षणसाधनांचा भरपूर पुरवठाहि पाहिजे. यासाठीं हिंदुस्थानांत नाविक शिक्षण देणाऱ्या शाळा, कॉलेजे व बोटी पाहिजेत. त्याकरितां मोठ्या शिकस्तीनें परवानगी दिली गेली, कॅडेट्स तयार होऊं लागले, पण त्यांना जागा मिळेनात ! म्हणून असेंल्लीत वादविवाद झाला. त्यांत हल्लींच्या सरकारची कंजूसवृत्ति उघडकीस आली. तिचे नमुने पहा !

सर महमद याकूब यांनीं इंडियन मर्केटाइल मरीन ट्रेनिंग शिप “ डफरिन ” मध्ये शिक्षण घेऊन तयार होणाऱ्या कॅडेट्सना आपल्या बोटीवर अधिकारी नेमून घेण्याबद्दल ब्रिटिश नॅव्हिगेशन कंपनीला भाग पाडावें, व त्याकरितां उपाययोजना करावी असें सांगून सरकारी प्रतिनिधींनीं हिंदी कॅडेट्सना जागा मिळण्यासंबंधी दिलेल्या आश्वासनाची आठवण करून दिली व इंडियन मर्केटाइल मरीननें या बाबतींत केलेल्या सूचनानुसार कायदे करण्यांत यावे असें ३ सप्टें. १९३७ रोजीं सुचविलें. त्यावर १० सप्टेंबरला भाषणें झालीं, त्यांपैकीं महत्त्वाचे उतारे पहा.

के. सनातनम्—“ That the Governor-General in Council

should take immediate legislative and other measures to ensure employment in an adequate number of qualified Indian cadets of the "Dufferin" as officers in their ships by British shipping companies engaged in coastal and foreign trade of India, and also reserve a majority of the posts of officers in the Royal Indian Navy to such cadets." The speaker said that already 30 cadets were waiting to be employed and this year 50 would be added to their number. So that in another ten years there would be 100 boys awaiting employment while, in his estimate the total numbers of officers on ships engaged in coastal trade was 1200 or 1500. अर्थः—“ हिंदुस्थानच्या किनाऱ्यालगतच्या व्यापाराचा व हिंदुस्थानच्या सागरव्यापाराचा फायदा घेणाऱ्या ब्रिटिश शिपिंग कंपन्यांनी “डफरिन”मध्ये शिक्षण घेतलेल्या लोकांपैकी बऱ्याचशा तरुणांस आपल्या बोटीवर अधिकारी नेमून घ्यावे, व रॉयल इंडियन नेव्हीमध्येहि अशा कॅडेसना अधिकाऱ्यांच्या जागांपैकी पुष्कळशा जागा राखून ठेवाव्या, याबद्दल गव्हर्नर जनरल—इन्—कौन्सिलनीं कायदे करून इतर साधनांचाहि उपयोग करावा. शिक्षण घेतलेल्या कॅडेसपैकीं आज ३० जण वाट पहात बसले आहेत व या वर्षी त्यांत ५० कॅडेसची अधिकांची भरती होईल, व याप्रमाणें दहावर्षांत सुमारे १०० कॅडेसना वाट पाहत बसावें लागेल. पण किनाऱ्यालगतच्या व्यापारांत गुंतलेल्या बोटींवर आमच्या अंदाजाप्रमाणें १२०० पासून १५०० पर्यंत अधिकारी नेमले जातात.”

मि. अविनाशलिंगम् चेट्टियार यांनी उपसूचना मांडली कीं, हिंदी सागरव्यापाराचा फायदा घेणाऱ्या ब्रिटिश नॅव्हिगेशन कंपनी व इतर परदेशी कंपन्या यांना “डफरिन”वर शिक्षण घेऊन तयार झालेल्या कॅडेसना आपल्या बोटीवर नेमून घेण्यास भाग पाडण्याची योजना सरकारनें करावी. पी. अँड ओ. व इतर जहाजी कंपन्यांशीं डाकेचें कंत्राट ठरवितांना डफरिन कॅडेसना त्यांच्या बोटीवर नेमून घेण्याविषयीं आग्रह कां धरण्यांत आला नाही ? यावरून हेंच सिद्ध होतें कीं नुसतें दडपण टाकण्यास देखील गव्हर्नमेंट समर्थ नाही. डफरिनच्या कॅडेसना इंडियन मर्कंटाइल मरीन व इंडियन नेव्हीवर नेमतां येणें अत्यवश्य आहे व हे कॅडेस वरील

दोन संस्थांचे भावी अधिकाऱ्यांचे केंद्र होतील असे सरकारला वाटं लागावयास या आधीच पाहिजे होतें. ”

यावर कॉमर्स डिपार्टमेंटचे सेक्रेटरी मि. डौ (नंतरचे सर डौ) यांनी उत्तर दिले. मि. डौ:—“ ३४ कॅडेस बेकार आहेत हें सर याकूबचें म्हणणें बरोबर नसून फक्त दोन कीं तीनच बेकार आहेत. समुद्रावरील नौकानयनांत उपजीविका ज्यांना करतां येईल अशा लोकांच्या संख्येहून अधिकीच्या मुलास सरकारनें मुद्दामच शिक्षण देऊन तयार केलें आहे, व त्याचें कारण असें कीं प्रथमतः मध्यमवर्गीय हिंदी लोकांच्या कितीशा मुलांना नौकानयनाची हास राहिल हें समजणेंच कठिण होतें, व शिवाय शिक्षण घेतां घेतां मयेंच हें शिक्षण सोडणारीं किती मुलें निघतील हें कळणें शक्यच नव्हतें, व यास खात्यांतील नासधूस (wastage) म्हणतात. परंतु प्रत्यक्ष अनुभवांतीं अशा तऱ्हेनें फुकट नासणारीं हिंदी मुलें निघालींच नाहीत व इंग्रजी मुलें निघावीत तशींच हिंदी मुलेंहि (उपयुक्तच) वेळेवर शिक्षण मिळाल्यास निघतात असें ठरलें. शिवाय फुकट नासणारीं मुलें न निघण्याचें कारण या बाबतींत सुपरि-टेंडंटनीं केलेलें मुलांचें उत्तम परीक्षण होय. पुढें नौशिक्षण घेणाऱ्या मुलांची संख्या कमी झाली ही गोष्ट खरी, पण त्याचा दोष बेकार मुलांची उठल्यासुटल्या तरफदारी करणारांच्या शिरावर आहे. ”

सर मुलतान अहमद (कॉमर्स मेंबर):—“ मी आश्वासन देतो कीं शिक्षणक्रमांत फेरबदल केला म्हणजे धोरण बदललें असें नाही. खरी गोष्ट ही आहे कीं, फक्त दोनच मुलें बेकार राहिली. कॅडेस नेमतांना ब्रिटिश कंपन्यांपैकीं ब्रि. ई. सी. नॅव्हिगेशननें १६, एशियाटिक स्टीम नॅव्हिगेशननें ५ व मोंगल लाइननें २ अशीं मुलें नेमून घेतलीं, व हिंदी कंपन्यांनीं ४३ नेमून घेतलीं, व यांत सिंदिया कंपनीनें ४० घेतलीं. या खात्याच्या प्रयत्नानें यापुढें ही संख्या वाढविण्याचें कबूल करून दरवर्षी ५ ते ८ मुलें लावून घेण्याचें कबूल केलें व आजपर्यंत मुळींच नोकरी न दिलेलीं पी. ॲंड ओ कंपनीनें चार लावून घेण्याचें कबूल केलें आहे. ”

मि. भुलाभाई देसाई:—“ बरील ठरावावर प्रतीकार करण्यासारखें कांहींच नाही. हा ठराव निंदाव्यंजक नसून त्यांत फक्त सरकारचें या बाबतींत कर्तव्य काय हें निदर्शनास आणावयाचें आहे. गव्हर्नमेंट ऑफ इंडिया १५ व्या कलमा-

प्रमाणें युनायटेड किंग्डमच्या जहाजी काफिल्यास भेददृष्टीच्या दरापासून पूर्ण संरक्षण दिलें असलें तरी त्यांच्या परिपूर्तीसाठीं अवश्य त्या गोष्टी करण्याबद्दल योग्य तज्जीज करून ठेवणें सरकारला जरूर वाटलें. या कॅडेडसना नोकच्या मिळाल्या कीं नाहीं हा प्रश्न मुख्य नसून सरकारनें यांना नोकच्या देण्यासाठीं काय प्रयत्न केले हा मुद्दा महत्त्वाचा आहे. ब्रिटिश शिपिंग कंपन्यांशीं सर्वाधिकारी म्हणून सरकारनें या बाबतींत आपलें वजन व शक्ति यांचा उपयोग कितीसा केला ? फक्त चार मुलें सदैव लावून घेण्याचें वचन मिळविलें हें सरकारच्या इश्टीला मुळीच साजेंसें नाहीं.”

श्री. माधव श्रीहरि अणे:—“ कॉमर्स मॅबरनें गैरसमज कांहींसा दूर केला हें बरें झालें. पण हा ठराव पुढें मांडणारे गृहस्थ—सर महमद याकुब—जे त्या गव्हर्निंग बोर्डीवर एक प्रमुख सभासद आहेत त्यांचा सल्ला न घेतांच सरकारनें ही वाटाघाट कशी केली तें मला समजत नाहीं. ”

श्री. सत्यमूर्ति:—“ हा ठराव काँग्रेसनें मांडलेला नसून सदैव सरकारच्या बाजूच्या मदतगारानें हा मांडला इकडे मी सभागृहाचें लक्ष वेधूं इच्छितों. नौ—शिक्षणक्रमांत बदल करून ज्या संस्थेंला हिंदी मुलांना सागरधंद्याची आवड उत्पन्न करून नवीन साहसाची उत्पादक हें नांव मिळालें असतें तिला एका शिक्षण शाळेच्या पंक्तींत बसविण्यांत आलें. ”

पंडित के. सनातनम् यांच्या दुरुस्तीसह पूर्वीचा सर महमद याकुब यांचा ठराव मतमोजणीचा आग्रह न धरतांच पास झाला.

याप्रमाणें हिंदी नौकानयन शिक्षणप्रसारार्थ काढलेली संस्था “ डफरिन ” या आगबोटीवर शिक्षण घेतलेल्या हिंदी विद्यार्थ्यांस हिंदी किनाऱ्याशीं संसर्ग ठेवून त्याचा फायदा घेणाऱ्या इंग्रजी व इतर परदेशी आगबोटींवर अधिकारी म्हणून नेमणुका मिळवून देण्याच्या बाबतींत हिंदुस्थान सरकारनें हिंदी विद्यार्थी हितसंरक्षण करणें अवश्य असूनहि तें फारसें केलें नाहीं हें दिसून येतें. तद्वत् हिंदी जहाज कंपन्यांपेक्षां ब्रिटिश जहाज कंपन्यांच्या हिताकडेच हिंदुस्थान सरकारचें लक्ष आहे हेंहि सिद्ध होतें. ही वस्तुस्थिति अधिक पटण्यासाठीं ब्रिटिश जहाजी कंपन्या व हिंदी जहाजी कंपन्या यांच्या बाबतींत वेगळें धोरण कसें ठेवलें होतें हें पुढील आंकड्यांवरून कळून येईल.

आगबोटीस मदत.

युनायटेड किंग्डम (इंग्लंड)	हिंदुस्थान
शेंकडा ९२.८ टक्के	व्यापारी वाहतुक (अ)
„ ४७.५ „	साम्राज्यांतर्गत व्यापार. * शेंकडा ०
„ १२.० „	साम्राज्याबाहेरील व्यापार. „ „
„ ९३.१ „	इतर राष्ट्रांतील व्यापार. „ „
	समुद्रकिनाऱ्यालगतचा व्यापार. „ २५.६
	नौकानयनास राष्ट्रीय मदत. „ „
(अ)	(ब)
पौंड ३३३,६९८	(दिली जाणारी मदत)
„ ४,००,२१८३	लायनर शिपिंग (१९२४ ते १९२८) शून्य !
	ट्रॅम्प शिपिंग (१९३५-३६) „
(ब)	(सुचविलेली मदत)
„ १०,०००,०००	लायनर शिपिंग. „
„ १३,७५०,०००	ट्रॅम्प शिपिंग. „
(क)	
„ ५,११३,१५०	विमा जोखीम घेतलेली. „
	(१९३८-४०)
(ड)	
„ २०,००,०००	मर्चेन्ट शिपिंग रिव्हर्ह. „
	(क) नौकाबांधनास राष्ट्रीय मदत. „
„ ४,७७,३२,४८०	नौका बांधण्यास कर्जाळ रकम. „
	(१९२१ ते १९४०)
„ ३२०,०००	वरील कामास हातभार मदत. „
	(१९३९-१९४०)
„ १००,०००,००	याच कामासाठी सुचविलेलें कर्ज. „
„ २,५००,०००	सुचविलेली मदत. „

यावरून इंग्रज सरकार आपल्या स्वदेशी जहाज कंपन्या व नौका बांधणीच्या घंदासाठी कसे जागरूक असते, व त्याच बाबतीत हिंदुस्थानातील सरकार किती बेपर्वा आहे यावर स्वच्छ प्रकाश पडतो ! याशिवाय ब्रिटिश गव्हर्नमेंट व इंडियन

गव्हर्नमेंट या दोघांत ते ज्या देशाचें राज्य चालवितात त्याबद्दलचा दृष्टिकोन किती भिन्न आहे हें या दोन्ही देशांचे मध्यवर्ती सरकारी अधिकारी काय म्हणतात यावरून दिसेल. त्या भागांतील उतारे पहाः—

ड

राष्ट्रीय जहाजी धोरण.

युनायटेड किंगडम (सरकार)

“महासागरावरून ब्रिटिश जहाजांची हकालपट्टी झालेली आम्ही पाहणार नाहीं.”

लॉर्ड बाल्डविन्, १९३३.

“मला हातांत बडगा घ्यावयाचा नाहीत तरी मी हें स्पष्ट करूं इच्छितों कीं आमच्या जहाजांस इतर देश वाईट रीतीनें वागविणार असतील तर त्या देशांच्या जहाजांस आम्ही तसेंच वागवूं हें पाहणें आमचें काम आहे.”

लॉर्ड रन्सीमन, १९३४.

“युद्ध सुरू झाल्यामुळें कायदे करणें बंद पडलें तरी ब्रिटिश मर्कटाइल मरीनची संख्या पुरेशी राहून तिला चढा-ओढीच्या रस्सीखेचीत तयार राहतां यावें याबद्दल सरकारला आजहि कमी काळजी आहे असें नाहीं. यासाठीं हा प्रश्न ते आपल्या मनांत सतत बाळगतील व तो आवश्यक म्हणून पार्लमेंटला त्याची वासलात लावण्याविषयीं विनंति करतीलच.”

डिज मॅजेस्टीचे सरकारचें मेमोरॅन्डम्.

६ आगस्ट १९४०.

हिंदुस्थान (सरकार)

“युद्ध व शांतता काळांत साम्राज्य जहाजी प्रकरणांत हिंदुस्थान व ब्रिटिश साम्राज्य यांचें हित एकच आहे, व म्हणून हिंदुस्थानी जहाजांस विशिष्ट सवलती देण्याचा प्रश्नच उद्भवत नाहीं.”

सर महमद जाफरुल्लाखान,

४ फेब्रुवारी १९३६

“नाही महाराज ! आर्थिक व इतर कारणांमुळें ज्या योगानें हिंदी जहाजांना मदत देऊन त्यांची अधिक वाढ होईल असें घोरण हिंदुस्थान सरकारला ठेवणें शक्य नाहीं.”

सर महमद जाफरुल्लाखान,

३ एप्रिल १९३९

“हिंदुस्थान सरकारचें धोरण हिंदी नौकाव्यापारी आरमारास शक्य ती व योग्य ती मदत देण्याचें ठरलें आहे.”

सर ए. रामस्वामी मुदलियार.

२५ मार्च १९४१

जगातील राष्ट्रांत समुद्रव्यापार करणाऱ्या राष्ट्रांचीं जहाजे मालाचे वजनी टनाची वाहतुक कोणत्या प्रमाणांत करतात तें पाहिलें तर त्यांत हिंदुस्थानचा अगदीं शेवटचा क्रमांक लागतो ! पुढील आंकड्यांवर जरा दृष्टिक्षेप करा.

देश	टनेज	जगांतील एकंदर व्यापारांत शेंकडा प्रमाण.
१ युनायटेड किंगडम (ग्रेटब्रिटन)	१,७९,८४,१५८	२५.९०
२ युनायटेड स्टेट्स (अमेरिका)	१,२०,०३,०२८	१७.२९
३ जपान	५६,२९,८४५	८.११
४ नार्वे	४८,३४,९०२	६.९६
५ जर्मनी	४४,९२,७०८	६.४७
६ इटली	३४,४८,४५३	४.९७
७ ब्रिटिश डोमिनियन्स	३०,६७,२५०	४.३०
८ हॉलंड	२९,७२,८७१	४.२८
९ फ्रान्स	२९,५२,९७५	४.२५
१० ग्रीस	१७,८०,६६६	२.५६
११ स्वीडन	१५,८१,९१९	२.२८
१२ रशिया	१३,१५,७६६	१.८९
१३ डेनमार्क	११,७६,१७३	१.६९
१४ स्पेन	९,१३,८९८	१.३२
१५ चीन	२,५८,४३२	०.३७
१६ हिंदुस्थान	१,६३,८५३	०.२४

याचप्रमाणें खुद्द हिंदुस्थानच्या किनाऱ्यालगतचा व्यापार वस्तुतः हिंदी राष्ट्री-यांच्या जहाजी कंपन्यांच्या हातीं पाहिजे, पण तो तसा नसून त्यांतहि तो “ परकी पुष्ट व घरचे उपाशी ” या न्यायानेंच त्यांस मिळतो हें पुढील आंकड्यांवरून दिसेल.

परदेशी जहाजे व्यापारी माल ५१,१८,६५२ टन नेतात	हिंदी जहाजांना फक्त १७,६०,६४७ टनच न्यावयास मिळतो !
--	--

याचा अर्थ हा कीं परदेशी लोकांस ७४४० टक्के व हिंदी लोकांस फक्त २५.६० टक्के ! यावरून हिंदुस्थानला सरकार असून हिंदी जहाजी कंपन्यांची उपासमार होते, व परके मात्र पुष्ट बनतात ! देशांत “ राष्ट्रीय ” सरकार नसलें म्हणजे त्या देशावर केवढे अनर्थ ओढवतात ! !

२२ सप्टेंबर १९३७ रोजी मि. पी. एन्. सपू “ यांनीं कोस्टल ट्रॅफिक कंट्रोल बिल ” नांवाचें बिल कौंसिल ऑफ स्टेटपुढें मांडलें, त्यांत त्यांनीं परदेशी कंपन्यांचे हितसंबंध ज्यांत निगडित झालेले नाहींत असा देश जपान यांनं स्वदेशांत गेल्या वीस वर्षांमध्ये आपल्या राष्ट्रीय व्यापारी आरमाराची वाढ व प्रगति कशी केली हें वर्णन करून हिंदुस्थानांत या राष्ट्रीय धंद्याला उत्तेजित करण्यासाठीं हिंदुस्थान सरकारनें या देशाच्या किनाऱ्यालगतच्या व्यापाराचे नियंत्रणाचा कायदा करून त्याचा फायदा हिंदी व्यापारी नौ-दलाला देणें किती आवश्यक आहे हें स्पष्ट केल्यावर कॉमर्स सेक्रेटरी मि. डौ जरा गरम झाले ! ब्रिटिश व्यापाराला संरक्षण देतांना हिंदुस्थानचें मुळीच नुकसान होऊं दिलें नाहीं हें प्रतिपादण्याकरतां त्यांनीं भाषण केलें ते किती मुत्सद्देगिरीचें व टाळाटाळीचें आहे हें लक्षांत येण्याकरितां पुढील उतारा पहा. ते म्हणाले:—“ अशा तऱ्हेच्या बिलापासून हिंदी लहान कंपन्यांचा मुळीच फायदा न होतां हिंदी समुद्रकिनाऱ्यालगतच्या व्यापारांत नव्या कटकटी मात्र उपस्थित होतील ! हिंदी जहाजी व्यापारास मदत म्हणून हिंदुस्थान सरकारनें पुष्कळ कांहीं केलें आहे. नाविक शिक्षणासाठीं म्हणून “ डफरिन ” बोटीची स्थापना केली, व शिवाय नाविक इंजिनीअरिंगचे विद्यार्थी आतां तयार होऊं लागले आहेत. पूर्वी ब्रिटिश मालकीची असणारी बंगाल पायलट सर्व्हिस ही पूर्णपणें हिंदी केली आहे. ब्रिटिश व हिंदी कंपन्यांमधील स्नेहभाव वाढविण्याची खटपट सरकार करीत आहेच. गेल्या पंधरा वर्षांत हिंदी जहाजी कंपन्यांची जी वाढ झाली तशी वाढ जपानची पहिल्या पंधरा वर्षांत मुळीच झाली नाहीं. हिंदुस्थानच्या पूर्ववैभवाची स्तुतिस्तोत्रे गाण्यापेक्षां सध्यांच्या प्रगतीकडे लक्ष देणें बरे. या नव्या बिलामुळे (ज्यांत भेदभाव स्पष्टच आहे) हिंदी व्यापारी जहाजांची अधिक वाढ मुळीच होणार नाहीं. परदेशी कंपन्यांनीं दरांची स्पर्धाच उभारली नसल्यामुळे हिंदी जहाजी कंपन्यांचें मुळीच नुकसान होत नाहीं. ”

या भाषणानंतर श्री. रामदास पंतुलू म्हणाले:—“ हिंदुस्थानच्या आर्थिक इति-

हासाचें निःपक्षपातपणें निरीक्षण केल्यास एकोणीसाव्या शतकापासून ईस्ट इंडिया कंपनी व ब्रिटिश हितसंबंध व हिंदुस्थानचे हितसंबंध यांत फारसा स्नेहभाव दाखविला गेला असें म्हणतां येणार नाहीं. गेल्या शतकाच्या उत्तरार्धांत हिंदुस्थानचा किनाऱ्यालगतचा व्यापार सर्व जगतांतील राष्ट्रांस खुला ठेवला गेला व व्यापार व राजकीय घोरणानें हिंदुस्थानपासून हवा तसा अनिर्बंध फायदा परदेशी लोकांस लुटण्याची मुभा दिली गेली आहे. रामदास पंतुलूंनी आपल्या भाषणांत एका फ्रेंच प्रवाशाच्या भाषणाच्या उताऱ्यावरून ब्रिटिश अॅडमिरॅल्टीनें १८०२ मध्यें किंग्ज नेव्ही इन इंडियासाठीं बोटी बांधण्याचें काम हिंदुस्थानांत दिलें होतें असें म्हणतांच डौ साहेबांचा पारा वर चढला ! व ते म्हणाले:—“ The really palmy days of Indian shipping were the latter days of the East India Company's time when wooden ships had reached their greatest development and steel ships had not come in : nor does he realise that this development took place with the encouragement, with every possible encouragement of the East India Company. They got men out of the Admiralty at home to teach Indians how to build better ships. They did everything they could to develop this into a really Indian industry. ” अर्थ:—हिंदी जहाजी धंद्याचा अत्युच्चकाल वस्तुतः ईस्ट इंडिया कंपनीच्या उत्तरार्धातील होय. यावेळीं लांकडी बोटींची बांधणी पराकाष्ठेस पोचली होती व लोखंडी बोटींना सुरुवात झाली नव्हती. रामदास पंतुलूंच्या हें लक्षांत आलें नाहीं कीं हिंदी जहाजांची उच्च दशा ‘ ईस्ट इंडिया कंपनीच्या उत्तेजनामुळेच आली होती. त्यांनीं ब्रिटिश अॅडमिरॅल्टीचे तज्ज्ञ या देशांत पाठवून त्यांचे हातून हिंदी कारागिरांस शिक्षण देवविलें. त्यांनीं खरोखरी ही कला हिंदी लोकांचा एक स्वतंत्र धंदा व्हावा म्हणून शक्य तें केलें, ” हें सांगत असतां डौ हे स्वतःच इतिहास विसरले होते ! ब्रिटिश अॅडमिरॅल्टीनें चेंयम डॉकमधून एका इंग्रज कारागिरास खुद्द हिंदुस्थान केवळ हिंदी लोकांच्या हातांनींच सुंदर घडणीच्या नौकांच्या बांधणीचें काम कसें करतो हें शिकण्यास हिंदुस्थानांत एकोणीसाव्या शतकाच्या तिसाव्या वर्षी पाठविलें होतें. इंग्रजांनीं हा इतिहास विसरतां कामा नये ! हा इतिहास विस्मरणांत टाकणें त्यांना

सोइस्कर असलें तरी अभ्युदयेच्छु हिंदी जनतेस तो स्फूर्तिप्रद खास आहे ! ! पूर्वकालीन हिंदी नौकाधंद्याला नाकें मुरडून हिंदी लोकांना खालीं पहावयास लावण्यासाठीं इंग्लिश बांधकामाची उठल्या सुटल्या तरफदारी करणाऱ्या सर्व इंग्रजांनीं व अधिकाऱ्यांनीं खोड्या अभिमानाच्या भरीस न पडतां १८३३ मध्यें डब्लिनच्या रॉयल एशियाटिक सोसायटीपुढें सर जॉन मालकम् यांनीं पाठविलेला पेपर वाचावा ! तद्वत् १८१३ ते १८१४ चे दरम्यान ब्रिटिश पार्लमेंटच्या या विषयावरील वादविवादाचा रिपोर्ट नं. ८ वा भाग वाचावा, व मग त्यांत हिंदी जहाजी धंदा लोखंडी बोटीच्या धंद्यानें बुडाला, कीं इंग्रज नौकाकारखानदारांच्या स्वार्थीपणाच्या हट्टामुळें बुडाला हें त्यांच्या लक्षांत येईल ! पण उठल्यासुटल्या हिंदी लोकांची नालस्ती केली नाहीं तर तो “जेता” इंग्रज कसा ? व त्याचा दरारा तो कसा राहणार ? असो. महात्मा गांधी यांनीं एके ठिकाणीं असें म्हटलें आहे कीं “Indian shipping had to perish that British shipping might flourish.” “ब्रिटिश जहाजी धंदा ऊर्जितावस्थेस येण्यासाठीं हिंदी जहाजी धंद्यास मरावें लागलें !” असें, हिंदी माणसानें म्हटलें तर त्यावर पक्षपातीपणाचा आरोप येतो. पण इंग्रज मनुष्य तर निष्पक्षपाती ना ? तो आपल्या मातृभूमीस दगलबाज होणार नाहीं ना ? अशा उच्च ध्येयाचा सज्जन गृहस्थ खास इंग्रज सर वुड्ल्यम् डिग्बी काय म्हणतो तें पहा !

“The ancient occupations of the people on sea and land (in India) have been destroyed and more and more of men and women are driven to the soil without capital wherewith to properly cultivate it. The ships which now carry its coastwise trade are steamers built in Britain, the officers are Britains the profits derivable from trade go to Britain, we are literally draining India dry, bleeding was Lord Salisbury's term in 1785. It is more accurate than my own.” अर्थः—“हिंदुस्थानांतील लोकांचे खुष्की व सागरावरील व्यापाराचा नाश केला व वाढत्या प्रमाणांत माणसें व बाया यांस जमिनीकडे शेतीसाठीं धाव घ्यावी लागत आहे, पण त्याकरतां लागणाऱ्या पैशाची मात्र त्यांस वाण आहे. हिंदुस्थान देशाच्या किनाऱ्यालगतचा व्यापार ज्या बोटीतून चालतो त्या सर्व बोटी

ब्रिटनमध्ये तयार झालेल्या असतात, त्यांवरील अधिकारी झाडून ब्रिटिश असतात, व्यापारापासून मिळणारा सर्व फायदा ब्रिटनच्या खाशांत जातो ! आपण (ब्रिटिश लोक) हिंदुस्थानला अगदीं कोरडे ठणठणीत करायच्या मार्गे आहोत ! १८७५ मध्ये यास लॉर्ड सॅलिसबरी यांनी रक्तशोषण म्हटलें होतें. माझ्या उपमेपेक्षां त्यांची उपमा बरोबर आहे. ”

ध्या डौ साहेब ! व इतर इंग्रज अधिकाऱ्यांनो ! ! हा तुमच्याच जातभाईचा निष्पक्षपाती व सच्चा दिलाच्या जातभाईचा व राष्ट्रबंधूचा पुरावा ध्या ! व मग हिंदी धंद्याची कुचेष्टा करा ! !

याप्रमाणें तीस चाळीस शतकें व तत्पूर्वीहि हिंदी लोकांनीं वाढविलेला नौकानयनाचा धंदा व व्यापार ब्रिटिश व्यापारी तृष्णेपुढें बळी पडला ! या धंद्याच्या बळावर वैभवशिखरास पोहोंचलेला देश व त्याबरोबरच त्यांतील नौकाधंदेवाले पार बुडाले ! देश कर्जबाजारी झाला ! त्याचें वैभव पूर्णपणें नष्ट झालें ! पण नुसतें हळहळून काय उपयोग ? “ कीं ठेविला पोत बळेंचि खालें । ज्वाला तरी ते वरती उफाले ॥ ” या वामन पंडिताच्या उत्तीप्रमाणें पडत्या काळांतहि या नाविक धंद्याचें पुनरुज्जीवन करण्याचें कार्य कुणी केलें ? हिंदी लोकांनीं केलें काय व त्याचा परिणाम कांहीं स्फूर्ति देतो कीं नाहीं हें पुढील प्रकरणांत पाहूं.



भाग दहावा

हिंदी नौकानयनाच्या पुनरुज्जीवनाचे प्रयत्न



कीं डिला तोतरु फुटे अणखी भरानें ।

कीं तो विधून्नतिहि घेइ क्रमाक्रमानें ॥

जाणोनि हें सुजन ज्या दुबळीक आली

त्याची कदा न करिती सहसा टवाळी ॥ १ ॥ (वामन पंडीत.)

शरीरांत जीव व जीवंतपणा असला कीं तो जीव दुर्दैवाच्या फेऱ्यांत सांपडल्या-
वरहि निराश न होतां प्राप्त परिस्थितींतहि कर्तव्यास पराङ्मुख न होतां संकटास
तोंड देऊन पुनश्च ऐश्वर्यशिखर गांठण्याची पराकाष्ठा करतोच करतो. राष्ट्र जीवंत
राहण्यास त्या राष्ट्रांतील बहुसंख्य घटकांत चैतन्य सळसळत असेल, स्फूर्ति राहील,
आत्मविश्वास असला व तपस्येची शक्ति असेल तर तो देश संकटावस्थेतून बाहेर
पडल्यावांचून राहत नाही. हिंदुस्थानांतील लोक अध्यात्मवादी, अर्थात् हृदयस्थ
जनार्दनावर विश्वास ठेवणारे असल्याने त्यांच्या ठिकाणीं क्वचित् नैराश्य भासमान
झालें तरी त्यांस मधून मधून गतवैभवाचें व पराक्रमशाली इतिहासाचें स्मरण होऊन
सुप्तप्राय झालेला त्यांचा अन्तरात्मा जागृत होतो, व तोच त्यांस कर्तव्याची स्फूर्ति
देतो. ही स्फूर्ति बहुजनसमाजांत संचरली कीं संबंध समाज कार्यप्रवण होतो.
याप्रमाणें राजकीय, सामाजिक, आध्यात्मिक, धार्मिक, तात्त्विक इत्यादि चळवळी
या देशांत अनेकदां होऊन गेल्या हें इतिहास सांगतो.

तीस चाळीस शतकें सागरसम्राट बनून राहिलेला हिंदुस्थान कालमाहात्म्यानें
दुर्दैवाच्या फेऱ्यांत सांपडल्यानें हिंदवासीयांत प्रथम पन्नास पाऊणशें वर्षे बरेंच
शैथिल्य व नैराश्य यांचें प्राबल्य माजलें, तरी विचारी लोकांच्या मनांत उन्नतीच्या
आकांक्षेस नवनवे अंकुर फुटून समाजांत चैतन्य जागृत होऊं लागलें. राजकीय
बाबतींत जस्टिस रानडे, जस्टिस तेलंग, चिपळूणकरशास्त्री, लो. मा. टिळक,
नामदार गोखले, ज. बडुद्दिन तप्यबजी व इतर प्रांतांतीलदि डब्ल्यू. सी. बानर्जी,

कस्तुरीरंग आयंगर, दयानंद सरस्वती प्रभृति महान् बुद्धिमान, स्वदेशाभिमानी, तेजस्वी व कर्तबगार नेते पुढे आले. व कांहींनीं राजकीय, तर इतरांनीं सामाजिक, तर कोणी धार्मिक चळवळींचा पाया घातला. त्याचप्रमाणे औद्योगिक पुनरुज्जीवनाचे कार्य टाटा प्रभृतींनीं अंगावर घेतलें. नौकानयनाचा धंदा व व्यापार यांत पुनर्जीवन घालण्याकरतां ट्यूटिकोरिनचे चिदंबरम् पिळे, चितागांगचे कालामिया व इतर मुसलमान व्यापारी, तसेंच काठेवाड, मुंबई, बंगालमधील अनेक धंदेवाल्यांनीं लक्ष घातलें. १८६० पासून १९२५ पर्यंत हिंदी नौकानयनाचा धंदा परत आपल्या हातांत आणण्याकरितां चिकाटीचा प्रयत्न करणाऱ्या कर्मीतकमी १०२ कंपन्या निघाल्या. त्यांचें एकंदर भांडवल ४६ कोट रुपयांचें होतें व या सर्व रजिस्टर्ड कंपन्या होत्या. परंतु देशांतील उद्योगमुख धंद्यांना राष्ट्रांतील सरकारचें मनःपूर्वक प्रोत्साहन व सहाय्य पाहिजे असतें. दुर्दैवानें या देशांतील परकीय सत्तेमुळे त्या प्रोत्साहनाचा अभाव, या कारणानें या अंकुर फुटूं पाहणाऱ्या रोपव्यास लागणारे खत, थंडीवाऱ्यापासून बचाव याची सोय झाली नाही. या नाविक धंदे कंपन्यांस ब्रिटिश धंदेवाल्यांकडून दराचे बाबतींत घस सोसावी लागे त्यामुळे जेरोस येऊन या कंपन्यांस राम म्हणावा लागला ! यांपैकीं आज फक्त सिंदिया स्टीम नॅव्हिगेशन कंपनी जीव धरून आहे व जराशी वाढती आहे. तिच्या उत्कर्षाकडे थोडे लक्ष देणें विषयास धरूनच होणार आहे.

पहिल्या महायुद्धाच्या वेळीं ग्वाल्हेरच्या शिंदे महाराजांनीं साम्राज्य सरकारला मदत म्हणून पाठविलेली रुग्णालय बोट (Hospital ship) “ लॉयल्टी ” युद्ध संपल्यानंतर विक्रीस काढली होती. १९१९ मॉट-फर्ड कायदा पुढे येऊं घातला होता. जिकडे तिकडे नवे धंदे; नव्या कंपन्या, वाढते फायदे यांची लाट पसरली होती. अशा वेळीं साहसी व्यापारीमंडळीपैकीं सुप्रसिद्ध व्यक्ति शेट वालचंद हिराचंद कोठारी यांना स्फूर्ति होऊन त्यांनीं आपले स्नेही कै. नरोत्तम मुरारजी, सर लल्लुभाई सामळदास, शेट कीलाचंद रेवचंद इत्यादिकांना सामील करून घेऊन एक कंपनी उभारली, व हॉस्पिटल शिप् “ लायल्टी ” खरेदी केलें, व इंग्लंड ते हिंदुस्थान असा हिंदी कंपनीचा ने-आणीचा व्यवहार सुरू केला. तीच ही “ सिंदिया स्टीम नॅव्हिगेशन कंपनी ” होय. हें नांव देण्यांत खरेदी करणारांच्या मनांतील एकप्रकारची कृतज्ञताबुद्धि, हिंदी संस्थानिकाविषयींचा आदर व स्वतःस बाटणारा अभिमान ह्याच संमिश्र भावना असाव्यात. या कंपनीच्या डायरेक्टरांमध्ये पुढील गृहस्थ आहेत:—

- १ शेट वालचंद हिराचंद (चेअरमन)
- २ शांतिकुमार एन्. मुरारजी (एक्स-ऑफिशिओ)
- ३ तुलसीदास कीलाचंद
- ४ माणिकलाल प्रेमचंद
- ५ चुनीलाल भाईचंद मेहता
- ६ दि ऑनरेबल शांतिदास असाकरण
- ७ दिनशा डी. रोमर, एस्कायर
- ८ पिंगल वेंकटराम रेड्डी ,,
- ९ दि ऑनरेबल सर रहमतुल्ला चिनॉय

या कंपनीचे रजिस्टर्ड ऑफिस सिंदियाहौस, बॅलार्ड इस्टेट, मुंबई येथे असून कंपनीचे मुख्य एजंट्स मेसर्स नरोत्तम मुरारजी अँड कंपनी हे आहेत. या कंपनीशी सहकारी कंपन्या म्हणून जोडल्या गेलेल्या इतर जहाजी कंपन्या आहेत त्यांत (१) सिंदियास्टीम शिप्स, लि. लंडन, (२) सिंदिया स्टीम शिप्स बर्मा, लि., (३) नरोत्तम लि., (४) ईस्टर्न बँकर्स लि., (५) नरोत्तम अँड पॅरिस, लि., (६) ईस्टर्न बँक बर्मा, लि., (७) हाजलाइन लि., (८) बेंगाल बर्मास्टीम नॅव्हिगेशन कंपनी, लि., (९) इंडियन को-ऑपरेटिव्ह नॅव्हिगेशन कंपनी, लि., (१०) रत्नागर स्टीम नॅव्हिगेशन कं. लि., (११) वॉबे स्टीम नॅव्हिगेशन कं. लि. ह्या होत.

ह्या कंपनीने प्रथमतः १९१९ मध्ये ५९३४ टन वजन वाहून नेणारी एक बोट “लॉयल्टी” प्रथम शिंदे सरकारपासून विकत घेऊन आपल्या साहसी व्यापारी आरमाराचा ओनामा केला व येथूनच हिंदी राष्ट्रीय जहाजी धंद्याच्या पुनरुज्जीवनास स्फूर्ति मिळाली. या कंपनीला आणि तिजमधील शेअर-होल्डर्सना फार तोटा आला, पण तो सहन करून ब्रिटिश जहाजीकंपन्यांच्या दराच्या चढाओढीस तोंड देऊन व इतर अनेक आपत्तींमधून मार्ग काढून त्यांनी स्वतःच्या फायद्याचे खरेच, पण त्याबरोबरच राष्ट्राच्या अभिमानांत भर घालणारे कार्य हिरिरीने अविरतपणे चालू ठेविले हे त्यांस भूषणावह आहे. या कंपनीचा पहिला हप्ता म्हणजे इंग्लंड व हिंदुस्थान या दोन देशांमध्ये उतारुंची ने-आण करणारी हिंदी कंपनी उभारणे हा होता, तर दुसरा हप्ता म्हणजे हिने इंग्लंडच्या पॅलेस शिपिंग कंपनीकडून सहा

बोटी विकत घेऊन त्यांचा संबंध हिंदुस्थान व युरोप खंड, व हिंदुस्थान व ब्रह्मदेश यांजमध्ये सामान व उतारुंची वाहतुक करून जुळविणें हा होता.

याप्रमाणें हिंदुस्थानांतील एका हिंदी जहाजी कंपनीनें आपला पवित्रा टाकला खरा, पण तो टाकतांच इंग्लिश बोटकंपन्याचे मनांत खळबळ सुरू झाली, व प्रथम थेम्स नदींत ईस्ट इंडिया कंपनीची हिंदुस्थानी बोट शिरतांच जी धावपळ सुरू झाली तशीच पुनः याहि प्रसंगी उडाली ! हिंदुस्थानच्या जहाजीकंपनीनें तोंड वर काढूं नये म्हणून इंग्लिश बोटकंपन्यांनीं या हिंदी कंपनीशीं स्पर्धायुद्ध सुरू केलें व केवळ दराच्या आकारणीनेंच बेदम करण्याचा चंग बांधला. वस्तुतः १९१४ ते १९१८ या महायुद्धाच्या कालांत हिंदुस्थाननें युद्धकार्यांत केलेला स्वार्थत्याग, मुबलक माणसें व धन यांचा पुरवठा, यांजकडे पाहून व होऊं घातलेल्या मॉट-फर्ड कायद्यानुसार हिंदुस्थानास प्राप्त होणारें नवें मानाचें स्थान याकडे लक्ष देऊन तरी इंग्रज कंपन्यांनीं या साहसास मदत करावयास हवी होती, नाहीं तर निदान माणुसकी दाखविण्याकरितां थोडा धीर तरी दावयाचा होता. पण तें बाजूसच राहिलें. पाश्चात्य स्वार्थीपणाच्या पायावर उभारलेल्या तत्त्वज्ञानानें भारलेल्या इंग्रज कंपन्यांनीं आपले दर खाडकन उतरविले. रंगून ते मुंबईचा दर टनास १८ रुपये होता तो एकदम ६ वर आणून सोडला ! हेतु हाच कीं सिंदिया कंपनीस हा दर न परवडतां रंगून ते मुंबई तांदूळ वाहतुकीचें सगळें माप आपल्या ब्रिटिश कंपनीच्या पदरीं पडावें ! सिंदिया कंपनीनें प्रथमच किनाऱ्यालगतच्या व्यापारांत हात घालून १९२१ मध्ये ब्रह्मदेशांतील तांदूळ आपल्या “फॅन्कबी” बोटींतून आणण्याचा पायंडा घातला व पहिल्या तीन दिवसांत ६४०० टन तांदूळ बोटीवर लादला. ब्रिटिश कंपन्यांनीं दर उतरवितांच सिंदिया कंपनीनें या स्पर्धेस तोंड देण्याचें ठरविलें, व दुसऱ्या व्यापाऱ्यांचा माल भाड्यानें वाढून नेण्याऐवजीं स्वतःच तांदूळ खरेदी केला व तो आपल्या स्वतःच्या जहाजांत भरून आणून विक्रीस आरंभ केला ! या कामीं त्यांस ब्रह्मदेशचे एक प्रसिद्ध व्यापारी सर अबदुल करीम जमाल यांचें फार सहाय्य झालें. याप्रमाणें व्यापार व वाहतुक यांच्या योगानें ब्रिटिश कंपन्यांचा विरोध कमी झाला, त्यामुळें वाहतुकीचे दरहि सिंदिया कंपनी आपल्या मर्जाप्रमाणें आकारूं शके. यावरून इंग्रजी कंपन्यांना हें कळून चुकलें कीं ही राष्ट्रीय संस्था कच्च्या गुरुची चेला नसून तिची उभारणी केवळ स्वार्थपेक्षां राष्ट्रीय हित-बुद्धीवर झाली आहे व तें कार्य पार पाडण्याचा तिचा निर्धार आहे. याप्रमाणें

पहिल्या सलामीत न गडगडल्याने या कंपनीबद्दल ब्रिटिश कंपनीच्या मनांत थोडी भीति उत्पन्न होऊन पाडास पाड दिसतो असे दिसतांच त्यांनी जरा सलोख्याचा हात पुढे केला. यानंतर १९२२ मध्ये इंग्रज व्यापाऱ्यांनी दुसरा प्रयत्न लॉर्ड ईंचकेप् यांच्यामार्फत केला. तो असा की, उगाच नुकसानीचा धंदा करीत न राहतां सिंदिया बोटकंपनीच ब्रिटिश इंडिया स्टीम नॅव्हिगेशन कंपनीला फार मोठ्या किंमतीला विकत घेऊन द्यावयाचा; अशा योगें सिंदिया कंपनीत पैसे गुंतविलेल्या डायरेक्टर व शेअरहोल्डर्स यांचें नुकसान न होतां ही कटकट कायमची बंद पाडावयाची, या उद्देशानें ब्रिटिश कंपन्यांनी खटपट चालविली. नुसतें पैशाकडेच पाहावयाचें तर हें कदाचित् सफलहि झालें असतें. पण वैयक्तिक स्वार्थच प्रमुख उद्देश ठेवला तर हिंदी राष्ट्राचा नौकानयन व्यापार वाढणार नाही हें जाणून कंपनीचे डायरेक्टर व शेअरहोल्डर्स यांनी असे ठरविलें की कांहींहि नुकसान झालें तरी कंपनी चालवावयाचीच. म्हणून इंग्रजांच्या स्पर्थेला तोंड देण्याचें निश्चित करून त्यांनी कंपनी विकावयाचें नाकारलें.

यानंतर हिंदी कंपन्यांना इतर राष्ट्रांच्या पद्धतीवर हिंदुस्थान सरकारकडून किनाऱ्यालगतचा जहाजी व्यापार राखीव व्हावा व कांहीं आर्थिक मदत व्हावी असे प्रयत्न दिल्लीच्या मध्यवर्ती कायदेमंडळांत सर शिवस्वामी आम्बर, बॅरिस्टर हाजी, पी. एन्. सप्रू, हृदयनाथ कुंझरू प्रभृति अनेक हिंदी प्रतिनिधींनी केले. अखेरीस १९२९ मध्ये इंडियन मर्केटाइल मरीन नांवाची कमिटी स्थापण्यांत आली. त्यानंतर १९३९ मध्ये दि इंपीरियल शिपिंग कमिटी बसविली. तिने आपल्या शिफारसी हिंदुस्थान सरकारास सादर केल्या. तथापि त्यांचा फारसा उपयोग झाला नाही. बॅरिस्टर हाजींनी १९२८ मध्ये व महमूद गझनवी यांनी १९३६ मध्ये हिंदी व्यापारी जहाजी कंपन्यांसाठी किनाऱ्यालगतचा व नद्यांवरील व्यापार राखीव ठेवावा अशी बिलें आणली. परंतु तीं पास झालीं नाहीत, व हिंदी जहाजीकंपन्यांस त्यांचा कांहींच फायदा झाला नाही. किनाऱ्यालगतचा व्यापार हिंदी कंपन्यांसाठी राखून ठेवल्याने हिंदुस्थान सरकारचें कांहीं एक नुकसान व्हायचें नाही असें या विषयावरील तज्ज्ञांचें मत होतें, पण मग ब्रिटिश जहाजीकंपन्यांचें काय व्हावयाचें? या प्रश्नावरून युरोपियन सभासद, अधिकारी व त्यांच्या कच्छपी लागणारे हिंदी लोक हे सतत या प्रयत्नांस विरोध करीत राहतात.

सिंध्याकंपनी व ब्रिटिश कंपन्या यांच्यामध्ये १९२२ मधील लॉर्ड ईंचकेप्

साहेबाचा विक्रीचा ढाव हुकल्यानंतर सलोख्याची भाषा सुरू होऊन १४ मार्च १९२३ रोजी ब्रिटिश व इंडियन शिप्स कंपन्यांमध्ये एक करार ठरला. हा करार म्हणजे एक प्रकारे दास्य मानण्याच्या स्वरूपाचाच होता. या कराराजन्वये हिंदी कंपन्यांनी आपल्या मालकीच्या ३० हजार टन मालवाहतुकीच्या रजिस्टर असलेल्या फक्त सातच बोटी ठेवाव्या, आणि त्या वाढवावयाच्या तर त्यांची कमाल मर्यादा चौदाच्या वर जातां कामा नये, व त्यांचे टनेज प्रमाण ६४ हजारांवर जाऊ नये. या कराराचा अंमल चौदा वर्षे रहावा आणि त्यानंतरहि हिंदी कंपन्यांनी आपले टनेज वाढवू नये. याखेरीज हिंदुस्थान, ब्रम्हदेश व सीलोन यांच्याबाहेर व्यापारी बोटी इतरत्र कोठेहि पाठवू नयेत, व कंपन्यांनी उतारूंच्या वाहतुकीच्या बोटीहि ठेवू नयेत असल्या अटी हिंदी कंपन्यांवर लादण्यांत आल्या ! “ धरले तर चावते, सोडले तर पळते ! ” अशा कार्त्रीत कंपन्या सांपडल्या ! करार न करावा तर किनाऱ्यालगतचा व्यापार हातांतून जातो, व करावा तर असल्या विलक्षण, मानहानिकारक व राष्ट्रीय प्रगतीचा मार्ग कुंठित करणाऱ्या अटी स्वीकारून उतारूंची सोय करण्याचे व इतर देशांशी व्यापार करण्याचे सोडावे लागते. याशिवाय राष्ट्रांतील सरकारचे पाठबळ राष्ट्राच्या जहाजी व्यापारास पाहिजे; पण त्याचाच येथे अभाव ! व सापत्नभावाने वागणाऱ्या अधिकाऱ्यांशी गांठ ! म्हणून “ मिळेल ते खिशांत टाकावे, व बाकीच्याकरतां हात पुढे करावा ” या तत्त्वास अनुसरून सिंदिया कंपनीने वरील करारास मान्यता दिली, व हिंदी किनाऱ्यालगतच्या व्यापाराची शाश्वती करून घेतली. यामुळे इंडिया कोस्टल कॉन्फरन्समध्ये यापुढे सिंदिया कंपनीला हिंदी जहाजी कंपन्यांच्या वतीने प्रतिनिधि म्हणून ब्रिटिश व्यापाऱ्यांच्या बरोबरीने बसण्याचा दर्ज्या प्राप्त झाला. तथापि हिंदी जहाजी व्यापाऱ्यांना अनेक तऱ्हांनीं मूक टोचणीची शिक्षा सहन करावी लागेच. सर शिवस्वामी आयर यांच्या ठरावानुसार नेमलेल्या इंडियन मर्कंटाइल मरीनने जवळ जवळ एकमताने केलेल्या शिफारसीप्रमाणे हिंदुस्थानच्या किनाऱ्यालगतचा व्यापार हिंदी जहाजी कंपन्यांसाठी राखीव करून जहाजावरील खलाशी व अधिकारी यांचे पूर्णपणे हिंदीकरण होण्यासाठी म्हणून नाविक शिक्षणार्थे एक ट्रेनिंग शिपहि ठेवण्यांत यावे असे होते, ती शिफारस दिल्लीच्या ॲसेंब्लीने प्रचंड बहुमताने पास केली. त्यानंतर फक्त “ डफरिन ” बोट नाविक शिक्षणासाठी ठेवण्यांत आली. पण किनाऱ्यालगतचा व्यापार राखीव करण्यासाठी मात्र हिंदुस्थान सरकारचा पाठिंबा

हिंदी व्यापारी जहाजांस मिळाला नाही. बॅ. हाजी यांचे “कोस्टल रिझर्व्हेशन बिल” १९२८ मध्ये मांडले जाऊन ते पासहि झाले. त्यास हिंदुस्थान सरकारने कसून विरोध केला होता. पण पास झालेलेंहि बिल परत सिलेक्ट कमिटी-कडे जाऊन तेथून तिसऱ्या वाचनासाठी असेंब्लीच्या समोर येणार असे पाहतांच कॉमर्स मॅम्बर सर जॉर्ज रेनी यांनी या बाबतीतील हितसंबंधाच्या सर्व कंपन्यांची एक परिषद बोलावून तीत या प्रश्नाचा निकाल लावावयाचें ठरविलें. ही परिषद व्हाइसरॉय लॉर्ड आयर्विन यांच्या अध्यक्षतेखाली भरली, परंतु तेथेंहि ब्रिटिश व्यापारी हिंदी जहाजी व्यापारास यत्किंचित्हि सहाय्य किंवा सवलती देण्यास तयार नव्हते. त्यांनी परिषदेत स्वच्छ सांगितलें की, आम्हीं इंग्लंडातील ज्या कंपन्यांचे प्रतिनिधि आहोत त्याची आम्हांला या प्रश्नाबाबत कोणतीच आज्ञा नाही, म्हणून आम्ही आपलें मत देऊं शकत नाही. परिषदेचा अशा रीतीने बोजवारा उडाला व सारी खटपट वाया गेली. यानंतर ६ जानेवारी १९३० रोजी हिंदुस्थान सरकारने एक फर्मान (Communique) काढून जाहीर केलें की “यापुढें समुद्रावरील व्यापार व हिंदी किनाऱ्यालगतचा व्यापार यांत हिंदी कंपन्यांना पुरेसा हिस्सा मिळण्याची जबाबदारी सरकारवर राहिल.” असो. एवढें सर्व झालें तरी अजून हिंदुस्थान सरकारने या बाबतीत फारशी मजल मारलेली नाही व ते स्वस्थच बसले आहेत. वरील परिषद अपेशी ठरल्यामुळें काँग्रेस स्वराज्य पक्षानें असेंब्लीवर बहिष्कार टाकला व बॅ. हाजी यांनीहि १९३० साली आपल्या सभासदत्वाचा राजीनामा दिला ! यानंतर गोलमेज परिषदा झाल्या, व १९३५ चा घटना कायदा पास झाला. त्यांतील कलमांअन्वये व्हाइसरॉयकडे कांहीं विशिष्ट अधिकार सोंपविण्यांत आले आहेत. किनाऱ्यालगतच्या व्यापारांत सापेक्ष दर ठेवतां येऊं नयेत अशी कायद्यांत स्पष्ट योजना आहे. सकृदर्शनी यांत काय गैर आहे असे कोणास वाटण्याचा संभव आहे, पण तेथेंच खरी “ज्ञानोबाची मेख” आहे. कारण या योगें हिंदी जहाजीकंपन्यांना किनाऱ्यालगतचा व्यापार राखीव करून मदत होईल ती न व्हावी हें स्पष्टच दिसतें. असो.

लॉर्ड इंचकेपच्या भेटीनंतर ब्रिटिश कंपन्या व हिंदी जहाजीकंपन्या यांत झालेल्या कराराची मुदत १९३३ मध्ये संपावयाची होती. ती संपल्यावर सिंदिया कंपनी व दोन ब्रिटिश जहाजी कंपन्या यांनी कॉमर्स मॅम्बर सर जोसेफ भोर यांच्या

सहाय्याने आपसांत एक करार केला. त्यायोगे सिंदिया कंपनीस थोड्याअधिक सवलती मिळाल्या आहेत. यामुळे ६४ हजार टनेजवरील प्रमाण आतां १ लक्ष टनांवर गेले आहे. याखेरीज ब्रिटिश इंडिया स्टीम नॅव्हिगेशनच्या भागीदारींत गंगासागरांत (Bay of Bengal) प्रवासी वाहतुक या कंपनीस करतां येऊं लागली आहे. याच काळांत बंगालची बंगाल बर्मा स्टीम नॅव्हिगेशन कंपनी डबघाईस येऊन तेथील हिंदी जहाजी व्यापार बंद पडण्याची पाळी आली होती. त्यास हातभार लावून सिंदिया कंपनीने या बुडत्या कंपनीस वांचविलें, नाही तर ती कदाचित् ब्रिटिश इंडिया कंपनीच्याहि आहारीं पडली असती. या नूतन जीवनामुळे ही बंगाल बर्मा कंपनी आराकानच्या किनाऱ्यावर प्रवास वाहतुक चालवूं शकून चितागांग, अकियाब व रंगून यांच्या दरम्यान मेलबोटी चालवूं शकते. गेलीं आठ वर्षे हें तिचें काम सतत चालूं आहे. याशिवाय कारोमांडल किनारा व रंगून या दरम्यानची प्रवासी वाहतुक सिंदिया कंपनी करीत असते. या कंपनीच्या मुख्य कचेरीच्या इमारतीचें उद्घाटन १९३८ मध्ये झालें. हें सिंदिया हौस उघडतांना कंपनीचे चेअरमन सेठ वालचंद हिराचंद यांनीं कंपनीचे डायरेक्टर व शेअरव्होल्डर यांनीं दाखविलेली चिकाटी व स्वार्थत्यागपूर्वक नुकसान सोसण्याची धडाडी याबद्दल मुक्तकंठाने प्रशंसा केली. प्रथमतः एका प्रवासी बोटीपासून जन्मास आलेल्या या कंपनीच्या मालकीच्या म्हणून आज सामान वाहतुकीच्या एक लक्ष टन वाहतुक करणाऱ्या १८ बोटी असून ४ प्रवासी बोटी आहेत. याशिवाय या कंपनीने आपल्या चालकत्वाखालीं इतर चार पांच कंपन्याहि चालविल्या आहेत, व सहकारित्वांतही चार पांच आहेत. त्यांचीं नांवां या प्रकरणाच्या आरंभासच आलीं आहेत.

पूर्वसागराप्रमाणेच हिंदुस्थानच्या पश्चिम किनाऱ्यावरील व्यापार करणाऱ्या इतर लहान लहान जहाजी कंपन्यांसहि ब्रिटिश स्टीम नॅव्हिगेशन कंपनीने चढाओढीने उतरलेल्या दरांचा त्रास व नुकसान सोसावें लागतच होतें. हा त्रास वांचविण्याच्या उद्देशाने म्हणून ब्रिटिश कंपन्यांशीं सहकार्य करून नवा करार करण्याचें सिंदिया कंपनीने कबूल केलें नव्हतें, व अखेरीस तडजोड म्हणूनच सर जोसेफ भोर यांना लवाद नेमून त्यांचा निर्णय सर्वांस मान्य करणें भाग पडलें. यामुळेच या छोट्याशा उद्योगमुख हिंदी कंपन्यांचें अस्तित्व टिकलें, इतकेंच नव्हे तर त्यांस विशिष्ट बंदरांतील व्यापाराचा शेकडा ८५ टक्के भाग राखतां आला. याखेरीज समुद्रान्तर्गत व्यापार हिंदी व्यापारी जहाजांस करतां येण्याची एक विस्तृत योजनाहि या कंपनीने

योजून तिचा पहिला टप्पा म्हणून मुंबई ते युरपखंडामध्ये एक प्रवास बोटीचा व्यवहार सुरू करण्याची योजना पुढे केली, पण दुर्दैवाने तिला सरकारी पाठिंबा मिळाला नाही !

हिंदुस्थानांतील मुसलमान यात्रेकरू इस्लामी पवित्र ठिकाणीं दरवर्षी जातात त्यांस “ हाज ”ला जाणारे प्रवासी म्हणतात. हे प्रवासी मुंबई, कलकत्ता व कराची या बंदरांतून ब्रिटिश कंपनी “ मोंगल लाइन ” च्या बोटींतून हजारोनीं प्रवास करतात. या प्रवासांत त्यांचे फार हाल होतात, परंतु त्यांच्या प्रवासांतील सुख-सोयीकडे मोंगल लाइनचे अधिकारी फारसे लक्ष घालीत नाहीत असा अनुभव असल्यामुळे अनेक मुसलमान पुढारी व हाज कमिटीचे सभासदांचे इच्छेनुसार सिंदिया कंपनीने आपल्या मालकीच्या बोटी या प्रवासासाठी. सोडावयाचे १९३७ मध्ये ठरविले व त्या बोटीवरील सुखसोयी, जेवणखाण्याची व्यवस्था व इतर लहान-सहान सोयी वाढवून त्यांनीं आपले नांव कमविले; परंतु ब्रिटिश कंपन्यांनीं या विरुद्ध दराचे युद्ध पुकारून कंपनीला फार नुकसानीत आणले.

याशिवाय हिंदुस्थान सरकारने “ डफरिन ” बोट नाविक शिक्षणासाठी राखून ठेवण्याचे कामीहि सिंदिया कंपनीने फार खटपट केली व कंपनीचे चेअरमन हे या ट्रेनिंग शिपच्या गव्हर्निंग बॉडीवरील एक सदस्य असून त्यांच्या प्रेरणेने शिक्षण घेणाऱ्या हिंदी उमेदवारांच्या सुखसोयीकडे अधिक विशेष लक्ष दिले जाऊन या उमेदवारांपैकी ५४ टक्के उमेदवारांस सिंदिया कंपनीने आपल्या बोटीवर नेमून घेऊन पास होणाऱ्या लोकांची एक खात्रीची सोय करून ठेविली आहे. ही तिची विशेष कामगिरी होय. याखेरीज परदेशांत जाऊन नौकानयन इंजिनीअरिंगची कला अवगत करून घेण्यासाठी शिष्यवृत्त्याहि ही कंपनी देते. सिंदिया कंपनीने प्रथमतः सागरव्यापारास इतर कंपन्यांकडून बोटी विकत घेऊन प्रारंभ केला. परंतु १९२७ मध्ये आपल्या मालकीच्या बोटी बांधण्याची ऑर्डर ग्लासगोच्या मेसर्स लिथगो या कारखानदारास देऊन त्यांचे करवी “ जलवाला ”, “ जलदूत ” व “ जलवीरा ” या तीन बाष्प-शक्तीच्या बोटी तयार करविल्या व त्या प्रथमतः पाण्यावर सोडण्याचे मंगल समारंभ कै. विठ्ठलभाई पटेल, कै. पं. मोतीलाल नेहरू व डॉ. सर रघुनाथ पुरुषोत्तम परांजपे या प्रसिद्ध हिंदी पुढाऱ्यांच्या हस्ते घडवून आणले. याशिवाय इतर अधिकारी बोटीहि कंपनीने बांधवून घेतल्या, पण त्या सर्व परदेशांत. हा परावलंबीपणा जावा व आपण स्वावलंबनाच्या बिनमोल तत्त्वावर स्वतःच्या मालकीची गोदी उभारून

तिजमधून आपल्या बोटी बांधवून घ्याव्या व डागडुजीची साधने व व्यवस्थाहि करावी या हेतूने कलकत्ता पोर्ट कमिशनरशी या बाबतीत १९३७ मध्ये कंपनीने बोलणे सुरू केले, पण त्यांत यश आले नाही. या बाबतीत हिंदुस्थान सरकारचेहि पोर्ट ट्रस्ट पुढे कांहीं चालेना (कारण पोर्ट ट्रस्टमध्ये ब्रिटिश व्यापाऱ्यांचा वरचष्मा व स्थानिक स्वराज्य आहे !) तेव्हा कंपनीने विजगापट्टम येथे आपली गोदी बांधावयाचे ठरवून त्याविषयी प्रयत्न चालविले. प्रथम जागा मिळवून ठेवली व नंतर गोदी बांधवून तिचे उद्घाटन काँग्रेसचे माजी अध्यक्ष राजेन्द्रबाबू यांच्या हस्ते २१ जून १९४१ मध्ये केले. हा ताजा इतिहास आहे. या नवीन गोदीत दरवर्षी ८ ते १० हजार टन वजन वाहतुकीच्या चार बोटी तयार करता येऊन त्यांची वाढ पुढे दरवर्षी ६ ते १० हजार टनी सोळा बोटी बांधता येतील असे धोरण ठरविण्यांत आले आहे. या कामासाठी आठ ते दहा हजार तरी कामगरी लागतील व त्यांची एक स्वतंत्र वसाहत करून त्यांच्या राहण्याच्या व खाण्यापिण्याच्याहि सोयी करायचा कंपनीचा मानस आहे. हिंदुस्थानच्या रॉयल इंडियन नेव्हीचे प्रमुख अॅडमिरल हर्बर्ट फिझरबर्ट यांनी १९४० मध्ये वसाहती व हिंदुस्थान यांस उद्देशून ध्वनिक्षेपक यंत्रांतून भाषण केले होते. त्यांतील महत्त्वाची वाक्ये पुढे दिली आहेतः—

"I would like to mention also another subject vital to India's progress and having a close relation to our naval needs. It is the ship-building industry. At the present moment no such industry exists although, as every one knows, in the past India's ship-building industry was world famous. It is obvious to me, and I think to a great many other people that the sooner a ship-building industry is started the better for India. Such an industry to be successful needs courage, enterprise and fore-thought. That all these are present in India is a fact that cannot be denied."

अर्थः—“ आपल्या नाविक जरूरीशी निकट संबंधी व हिंदुस्थानच्या प्रगतीसाठी आवश्यक अशा एका महत्त्वाच्या विषयासंबंधीहि मला उल्लेख करावासा वाटतो. तो विषय म्हणजे नौकाबांधणीचा उद्योगधंदा होय. सद्यःकालांत अशा प्रकारचा धंदा अस्तित्वांत नाही हे खरे, पण प्रत्येकाला हे माहित आहे की, पूर्वी हिंदुस्थानांतलः

नौकानयनाचा धंदा जगत्प्रसिद्ध होता. माझ्यासारखेंच आणखी कित्येकांचें असेंच मत असलें पाहिजे कीं, हिंदुस्थानांत हा धंदा जितका लौकर सुरू होईल तितकें चांगलें. अशा प्रकारचा धंदा यशस्वी होण्यास धैर्य, साहस व दूरदृष्टि या गुणांची गरज असते. हे गुण आज हिंदुस्थानांत आहेत हें कोणासच नाकारतां यावयाचें नाही. ”

चालू महायुद्धास प्रारंभ होतांच ही दूरदृष्टि ठेवून स्वातंत्र्य उपभोगणाऱ्या ब्रिटिश कॉमनवेल्थमधील सर्व वसाहतींनीं आपापल्या देशांत वरील घोषणा उचलून धरून बोटी बांधण्याचें काम जारीनें चालू केलें. आज मोठमोठ्या नवीन यंत्रसामुग्रीनें सुसज्ज व द्रुतगतीच्या बोटींची फार आवश्यकता असतांनाहि या युद्धकालांत हिंदी नौकानयनाच्या धंद्यास उर्जितावस्था आणण्यासाठीं विजगापट्टमच्या गोदींत नौका बांधण्यास लागणारीं सर्व यंत्रसामुग्री सरकारच्या सहानुभूतीनेंच अमेरिकेंतून मागवावी लागणार होती, व तज्ज्ञहि परदेशांतून आणावे लागणार होते. त्याकरितां लागणारा परवाना मिळणें शक्यच नव्हतें. अशा वेळीं इंग्लंडचा संबंध कारखानाचा कारखाना इकडे आणून त्याचा उपयोग करून तयार होणाऱ्या बोटी हिज् मॅजेस्टीज किंवा हिंदुस्थान सरकारच्या स्वाधीन करण्याची तयारीहि सिंदिया कंपनीची होती. पण हा सर्व खटाटोप “युद्धप्रयत्न” समजला जावा अशी कंपनीची विनंति होती, तीच सरकारला मान्य झाली नाही ! हिं. स. चे कॉमर्स सेक्रेटरी सर ऑलन लॉइड यांना जहाजबांधणीचें कार्य हें युद्धप्रयत्न म्हणून गणाल काय ? असा प्रश्न करतांच त्यांनीं ताबडतोब “नाहीं” म्हणून स्वच्छ उत्तर दिलें ! हेंच उत्तर कॉमर्स मॅबर सर रामस्वामी मुदलिआर यांनीं मुत्सद्देगिरीच्या नरम शब्दांत चक्र नाहीं च्या ऐवजीं पुढीलप्रमाणें दिलें. ते म्हणाले:—

“The emphasis lay in the last portion ‘as part of the war-effort,’ because we felt that if we were not so unhappy as to have this war dragging on for more than three years, no ship built at the ship-building yard could be ready before three or four years. That is why my Honourable friend said that “it was not the intention of the Government to encourage as a part of the war effort.”

अर्थ:—“युद्धप्रयत्नांतील एक भाग म्हणून जो शेवटला भाग आहे त्यावर

विशेष जोर होता. आम्हांस वाटलें कीं, जर आमच्या सुदैवानें हें युद्ध तीन वर्षांहून अधिक न लांबलें तर या नौकाबंधनाच्या गोदींतून तयार होणाऱ्या बोटींस लागणारा तीनचार वर्षांचा काल गेल्यामुळें बोटी युद्धकालीं तयारच होणार नाहीत व म्हणून आमचे सन्मान्य स्नेह्यांनीं उत्तर दिलें कीं, “या नौकाबंधनकार्यास युद्धप्रयत्न म्हणून मानण्याचा हिंदुस्थान सरकारचा मानस नाही.”

सिंदिया कंपनीच्या या नवीन साहसास लागणारीं कांहीं यंत्रें व पोलाद यांसाठीं इंग्लंड व हिंदुस्थानांत केलेल्या खटपटीमुळें कंपनीला मान्यता मिळाली हें खरें, पण पुढेंमागें याचा फायदा कंपनीनें मागूं नये म्हणून त्यांस बजावण्यांत आलें आहे कीं, कंपनीच्या बोटकारखान्याला सरकारकडून अग्रपूजेचा मान मिळाला व यास सरकार बांधलें गेलें असें मुळींच माननां कामा नये !

जपान, इंग्लंड, ऑस्ट्रेलिया वगैरे सर्व देश आपापल्या देशांतील नौकानयन धंद्यास उत्तेजन देऊन मदत करण्यांत पाण्यासारखा पैसा ओततात, पण हिंदुस्थानांत मात्र असल्या गोष्टी स्वयंप्रेरणेनें करणाऱ्या साहसी लोकांचे हात आंखडून धरले जातात ! याचें कारण हेंच कीं, या देशाचें सरकार स्वतंत्र नसून त्यास भारतमंत्री म्हणजे ब्रिटिश सरकार प्रतिनिधींच्या हाताखालीं काम करावें लागतें, व म्हणून त्यांचें सर्व लक्ष ब्रिटिश जहाजी धोरणावर अवलंबून असतें हें होय. ऑस्ट्रेलियांत नवीन जहाज बांधण्यासाठीं म्हणून तेथील सरकारकडून तद्देशीय कंपन्यांस दिली जाणारी उदार देणगी म्हणजे दर टन वजनमागें १० ते १२-१० पौंड दिले जातात, व याप्रमाणें जितकें टनी प्रमाण बोटीचें असेल तितके पौंड त्या कंपनीस मदतीदाखल दिले जातात. याशिवाय बोटबांधणीसाठीं लागणाऱ्या सामानावर जकात माफ, येणाऱ्या वाहतुकीच्या फायद्यावर उत्पन्न कर माफ व देशांत उत्पन्न होणाऱ्या लोखंडास उदार मदत वगैरे नाना प्रकारच्या मदती दिल्या जातात. १९३९ च्या ब्रिटिश शिपिंग ॲसिस्टन्स बिलान्वयें अधिकीच्या ट्रॅम्प व सामानी बोटी बांधण्यासाठीं इंग्लंडनें १ कोटी पौंड मंजूर करून जुलै १९४० पावेतो नवीन बोटी बांधण्यासाठीं कर्जाक रकम म्हणून ४८ लक्ष पौंड दिले ! अशीं अनेक उदाहरणें आहेत. व त्या सर्वांचा निष्कर्ष हाच कीं हिंदुस्थानांतील जहाजी कंपन्यांस इतर देशांतील राष्ट्रीय सरकार आपल्या देशी धंद्यास उत्तेजनार्थ म्हणून जी हरत-हेची मदत पोंचविते तिचा हिंदुस्थानांत पूर्ण अभाव आहे ! कारण हिंदुस्थानचें सरकारच स्वतंत्र नाही ! व देश परतंत्र आहे ! !

आज या कंपनीच्या मालकीच्या बोटीचीं नांवे पुढे दिलीं आहेत त्यावरून सिंदिया कंपनीने १९१९ मध्ये एकाच “लॅयल्टी” नांवाच्या प्रवाशी बोटीवर उभारलेल्या संसाराचा व्याप कसा वाढला हे लक्षांत येईल.

१ सामान वाहतुकी बोटी.

नांव	टनेजप्रमाण	नांव	टनेजप्रमाण
जलविहार	५३३०	जलरश्मी	४४४९
जलराजन	५१२०	जलज्योति	४४३०
जलमोहन	५१००	जलपालक	४२१५
जलकृष्ण	४९९१	जलमणी	३९४४
जलगंगा	४९८१	जलरत्न	३९४२
जलयमुना	४९८१	जलपद्म	३९३५
जलवीरा	४९६६	जलविजय	३७५६
जलदूत	४९६६	जलबाला	३६१०
जलपुत्रा	४८५६	जलतरंग	२४९८

२ प्रवासी वाहतुकी.

जलगोपाल	५२८४	एलमदीना	३९६२
जलदुर्गा	३९५८	एल हिंद	५३१९

३ लहान आगबोटी.

जलधारा ३२ टन; जलमुद्रा ४९ टन, व जलविंदु ३३ टन.

याप्रमाणे आपत्तिकालांतहि न डगमगतां या देशांतील कांहीं कर्तृत्वसंपन्न लोकांनी पुढे होऊन चिकाटीचे प्रयत्न केले त्यांत जरी प्रथम अपयश आले तरी वामन पंडिताच्या उक्तीप्रमाणे “आली जरी कष्टदशा अपार । न सोडिती धैर्य तथापि थोर । केला जरी पोत बळेंचि खाले । ज्वाला तरी ते वरती उफाळे ॥” या हिंद-भूमीतील सज्जन, साहसी, मानी, धैर्यवान सत्पुत्र सतत झगडत राहून गतवैभव परत मिळवून देण्यासाठी जीवाच्या आटापिटा करतील यांत शंका नाही. कै. नामदार मोखले यांचे उद्गार पहा:—“We have to serve India by our failures, but success is the last of a series of failures.”

आपणांस मातृभूमीची सेवा करतांना कित्येकदां तरी अपेश घ्यावें लागेल, पण या अपयशमालिकेच्या अखेरीस यश हाच अखेरचा टप्पा होय. हे उद्गार किती-तरी खरे आहेत ! विजगामपट्टमची गोदी उघडतांना बाबू राजेन्द्र प्रसाद यांनी दिलेला संदेशहि असाच मननीय आहे. ते म्हणतात,

“ My appeal to you, therefore, is not to lose heart, but to strive honestly and to the best of our abilities in the peculiar circumstances in which we are placed in our own country, to achieve the object on which we have set our heart, namely, the economic independence and regeneration of this country of which this modern ship Yard reviving one of the most ancient industries of India, is a significant symbol. ” अर्थ:—“ माझी आपणांस हीच विनंति की आपण हृदयास धीर या व आज आपण आपल्याच देशांत ज्या एका चमत्कारिक विशिष्ट प्रसंगांत सांपडलों आहोंत त्यांत सचोटीने व आपल्या शक्तींची पराकाष्ठा करून ज्यावर आपण सर्वांनीं एक दिल केलें आहे तें कार्य म्हणजे आर्थिक स्वातंत्र्य प्राप्त करून आपल्या देशाचें पुनरुज्जीवन करण्याचा प्रयत्न करणें हें आहे. हिंदु-स्थानाच्या अत्यंत प्राचीन अशा एका औद्योगिक क्षेत्राचें पुनरुज्जीवन करण्याच्या कार्याचें एक प्रतीक म्हणजे आजचें हें आधुनिक तंत्रयुक्त नौकाबांधणीचा कारखाना होय हें जगास दाखवा. ”



भाग अकरावा

रॉयल इंडियन नेव्ही

या ग्रंथाच्या आठव्या भागांत ईस्ट इंडिया कंपनीने उभारलेल्या आरमाराची स्थित्यन्तरे १६११ ते १८६१ पर्यंत कसकशी झाली याचे वर्णन आलेच आहे. प्रस्तुत प्रकरणांत हिंदुस्थानच्या संरक्षणाची एक बाजू जे आरमार त्याची स्थापना केव्हां व कशी झाली व आज त्याची स्थिति काय आहे हे पाहणे आहे.

१८७७ पर्यंत ब्रिटिश साम्राज्यांतील हिंदुस्थानचे म्हणून असणारे आरमार मुंबईसरकारच्या हाताखाली वागत असे. या आरमाराचे नांव बदलून त्याला ह्या वर्षी “ हिज मॅजेस्टीज् रॉयल इंडियन मरीन् ” हें नांव देण्यांत आले, व १८९२ पासून यालाच “ रॉयल इंडियन मरीन् ” असें म्हणूं लागले. पहिल्या महायुद्धांत या रॉयल इंडियन मरीनच्या सहा बोटींनी रॉयल नेव्हीची मदतगार फिरते गलबत (कूझर) या नात्याने फार मोठी कामगिरी बजावली. याखेरीज रॉयल नेव्हीच्या तांबडा समुद्र, कास्पियन समुद्र व उत्तर समुद्र येथे असणाऱ्या ग्रँड फ्लीट मध्येहि तिने शौर्य गाजविलें. यावेळीं या रॉयल इंडियन मरीनमध्ये काम करण्याकरतां हंगामी लोक म्हणून २४० ऑफिसर्स, ६० वॉरंट ऑफिसर्स, व २००० इतर कामकरी खलाशी म्हणून हिंदी लोक भरती करण्यांत आले होते. यानंतर फौजी खात्याच्या हिंदीकरणाचा प्रश्न ज्या ज्या वेळीं पुढें येई त्या त्या वेळीं आरमारा-संबंधीहि प्रश्न असेंब्लीपुढे मांडून नाविक शिक्षण व नाविक इंजिनिअरिंगचे शिक्षण देऊन ते उमेदवार आरमारांत अधिकारपदावर नेमले जावेत असे प्रयत्न हिंदी प्रतिनिधींकडून करण्यांत येऊ लागले. १९२९ मध्ये जनरल रॉलिनसनच्या अध्यक्षतेखाली एक कमिटी स्थापन होऊन रॉयल इंडियन मरीनचे रूपान्तर युद्धप्रवीणतेत होऊन त्यास रॉयल इंडियन नेव्ही हें नांव देऊन हिंदुस्थानच्या किनाऱ्याच्या संरक्षणाचे एक लहानसें रोपटें म्हणून त्याची स्थापना व्हावी याचा विचार झाला, व रॉयल इंडियन नेव्ही (लडाऊ आरमार) मध्ये सुरवातीस चार आर्मड् स्ट्रप्स, दोन पेट्रोल बोटी, चार माइन स्वीपिंग ट्रॉलर्स, दोन सर्व्हे शिप्स

व एक डेपो शिप् इतक्या बोटी असाव्या व त्यावरील अधिकार एका रियर अड्-मिरलचा हुद्दा मिळालेल्या ऑफिसरकडे द्यावा अशी शिफारस केली गेली. ही योजना हिंदुस्थान सरकार व ब्रिटिश सरकार या दोघांनी मान्य केल्यावर तत्संबंधी योग्य ते कायदेहि पार्लमेंटने पास केले. असेंच हिंदुस्थान सरकारने मध्यवर्ती असेंब्लीपुढे “ दि इंडियन नेव्हल डिसिप्लिन बिल ” नांवाचें बिल १९२८ मध्ये आणलें. तें ह्या खेपेस नापास झालें, तरी १९३४ मध्ये त्यास असेंब्लीने संमति दिली.

हिंदुस्थान सरकारचें कॉमर्स मॅम्बर सर चार्ल्स इन्सेस यांनी १९ मार्च १९२६ रोजी असेंब्लीतील भाषणांत खडसून सांगितलें होतें की “ India's shores are protected for her by the British Navy, and in time of war she can rely always on the British navy.” म्हणजे ब्रिटिश आरमार हिंदुस्थानच्या किनाऱ्याचें रक्षण करीत आहे व युद्धकाळी सुद्धा हिंदुस्थानच्या लोकांनी या रखवालदारावर विश्वास ठेवून खुशाल झोपा काढाव्या ! पण या म्हणण्यास १९३९ मध्ये सुरू झालेल्या विश्वसंगरानें जबरदस्त धक्का दिला व यापुढें हिंदुस्थानच्या किनाऱ्याचें रक्षण केवळ ब्रिटिश आरमारावर विसंबवणें धोक्याचें असून तो टाळण्याकरितां हिंदुस्थानच्या आरमाराची शक्य तेवढी वाढ करण्याचा सुविचार हिंदुस्थान सरकारास मुचला ही हिंदी लोकांच्या दृष्टीने भाग्यसूचक घटना होय. १९३९ मध्ये प्रत्यक्ष रणसंगरापासून हिंदुस्थान जरी बराच दूर अंतरावर होता तरी जर्मनीचें पाऊल पूर्वेच्या दिशेनें द्रुतगतीनें पडत आहे असें पाहतांच हिंदी आरमाराची हिंदी सैन्य वाढीप्रमाणें वाढ करण्याचें ठरलें. आरंभास आरमारांत तज्ज्ञ व निष्णात असे अधिकारी हिंदी असले तरी ते दर्यामे खसखस या प्रमाणांत अत्यल्प असून पाणसुखंग काढून टाकणें, तोफा डागणें, पाणबुड्या बोटींना तोंड देणें (anti-sub-marine duty), दळणवळण मार्ग, मच्छीमारीचें संरक्षण वगैरे शिक्षण त्यांस दिलें होतें. परंतु आरमार वाढवायचें म्हणतांच संन्याशाच्या लग्नास शेंडीपासून आरंभ ! युद्धकार्यांत तरबेज असलेले खलाशी, वॉरंट ऑफिसर, अधिकारी, मास्टर ऑफ शिप्स व बोटी व त्यांजवरील युद्धसाहित्य, जेवणखाण, उपचार वगैरे सर्वच गोष्टींत लोक पाहिजे असतात, व तेहि वाढत्या प्रमाणांत. खलाशी तयार करण्यास शांतता काळांत अठरा महिने व अधिकारी तयार करण्यास चार वर्षे लागतात, व इकडे तर युद्धास आरंभ झालेला.

व सर्व बोटी व इंग्रजी आरमार इंग्लंडच्या रक्षणास लागणार, अशी परिस्थिती आ वासून उभी होती ! १९३९ मध्ये हिंदी आरमारांत फक्त १२०० ते २००० टनाच्या एकूण ६ स्लप बोटी किंवा वाहतुक संरक्षक बोटी, एक टेहेळणी जहाज, एक गस्ती जहाज (Patrol ship), एक आरमारी लोकांस तयार करणारी बोट (Depot) व इतर लहानसहान बोटी होत्या. १९३९ फेब्रुवारीत चेटफील्ड कमिटीने हिंदी आरमारास आधुनिक पद्धतीचे युद्धस्वरूप देण्याची रूपरेषा काढून तिची छाननीही केली होती, व यासाठी लागणारे खर्चाकरितां म्हणून प्रतिवर्षी हिंदुस्थान सरकारच्या तिजोरीतून हिंदुस्थानच्या संरक्षणार्थ म्हणून दिला जाणारा, खर्च १५ लक्ष रुपये आपण न घेतां त्याची वासलात हिंदुस्थानच्या आरमारी खर्चात व्हावी असा ठराव ब्रिटिश सरकारने केला, व हिंदुस्थान सरकारने रॉयल इंडियन नेव्ही हें काम ईस्ट इंडीज स्क्वॉड्रनच्या सहकार्याने करील असा निर्वाळा दिला. यानंतर हिंदी आरमारास राखीव आरमारी फौज ठेवण्याची परवानगी देण्यांत आली. या राखीव फौजेत (Royal Indian Navy Reserve) ऑफिसर्स, वॉरंट ऑफिसर्स, व्यापारी बोटी व त्यांवरील अधिकारी व खलाशी यांचा समावेश होतो. जलयुद्ध सुरू झाले म्हणजे शत्रूचे आरमार आपल्या बोटी बुडवील, किनाऱ्यानजीक पाणसुरंग टाकून ठेवील, पाणबुड्या बोटीमार्फत किनाऱ्याच्या बंदरावर हल्ला करील, बोटीवरून हवाई जहाजे उडवून आपल्या प्रवासी जहाजांवर बाँब टाकील—या सर्व प्रसंगांस तोंड देण्यासाठी म्हणून प्रथमतः द्रुतगति टेहेळणी मोटर बोटी पाहिजेत, पाणबुड्यांना तोंड देण्यास सशस्त्र लढाऊ बोट (Corvette) व सुरंग काढून नेणारी बोट व इतर कामे करणाऱ्या बोटी व त्यांवरील अधिकारी, खलाशी, शस्त्रसाहित्य सर्वच कांहीं हवे, नको काय ? यासाठी हिंदी किनाऱ्यावरील गोदीत आधुनिक कालांत तयार केलेली पहिली बोट एच्. एम्. आय्. एस्. “त्रावण्कोर” तयार होत होती तिचा पहिला जलसंचार १९४१ च्या जुलैमध्ये झाला. यानंतर दुसरी बोट “बडोदा” ही आक्टोबरमध्ये जलपृष्ठावर दोलायमान होऊन विहार करूं लागली. या बोटीच्या जातीस “बॅसेट ट्रॉल्स” म्हणतात, व यांचा उपयोग टेहेळणी करून शत्रूचे पाणसुरंग काढून टाकून जलमार्ग साफ करण्याच्या कामी होतो. या नवीन तयार होणाऱ्या बोटीस हिंदी संस्थाने व हिंदुस्थानांतल मोठमोठी शहरे यांचीं नावे देण्यांत येत आहेत, व या रीतीने “लाहोर”, “पटना”, “आग्रा” या नांवाच्या बोटी बॅसेट ट्रॉल्स प्रकाराच्या आहेत. याशिवाय

“ बांगोर ” (Bangor) जातीच्याहि बोटी तयार केल्या जात असून त्यांचा उपयोग सुरंग काढणे, पाणबुड्या बोटी हुडकणे, मोटर सुरंग काढून मार्ग साफ करणे वगैरे कामीं होतो. याशिवाय ७२ फुटी लॉचेस्, टर्गस्, लाइफ बोटी व इतर मचवे होव्याहि आज हिंदुस्थानांत तयार होत आहेत. यापेक्षां मोठ्या बोटी इंग्लंडकडून पुरविल्या जाऊन त्या रॉयल नेव्हीत काम करताहेत. याशिवाय अधिक्रीच्या बोटी ऑस्ट्रेलिया व इतर ब्रिटिश वसाहतींत तयार होत आहेत व त्या रॉयल इंडियन नेव्हीकरतांच. इंग्लंडमधून तयार होऊन येणाऱ्या बोटींस हिंदुस्थानांतील प्रसिद्ध नद्यांचीं नांवें दिलीं जातात, जसें, “ सतलज ”, “ नर्मदा ”, “ यमुना ” इत्यादि. युद्ध सुरू होतांच पुष्कळशीं व्यापारी जहाजे युद्धकार्यार्थ उपयोगांत आणावयाचें ठरविलें जाऊन बऱ्याच व्यापारी बोटी व त्यांजवरील कामदार व कामकरी सर्वच युद्धकार्यार्थ रॉयल इंडियन नेव्हीमध्ये समाविष्ट केले गेले असून त्यांच्याकडे हिंदुस्थानांतून शत्रू देशांस जाणारा माल बंद करणे, व शत्रुपक्षाच्या मालबोटी अडकवून ठेवणे, शत्रूंनीं पाण्यांत पेरलेले पाणसुरंग काढून टाकणे, टेहळणी करणे वगैरे सर्व कामें दिलीं आहेत. या व्यापारी बोटींस रॉयल नेव्हीत लागू करून घेतांच त्यांस शस्त्रास्त्रांनीं सुसज्ज करून त्यांस पाणसुरंग व हवाई हल्ल्यापासून सुरक्षित ठेवण्याची योजनाहि त्यांजवर करण्यांत आली आहे. या सर्व बोटींवरील कामकर्यांनीं युद्धांत सहकार्य करावयाचें ठरविण्यानें त्या सर्वासच रॉयल नेव्हीमध्ये दाखल करण्यांत आले आहे. नावा बांधण्यासाठीं विजगापट्टम व कोचिन येथें नवीन गोदी उघडल्या असून त्याखेरीज कलकत्ता, मद्रास, मुंबई, व कराची हीं बंदरेहि युद्धांत भागीदार होण्याची व्यवस्था केली आहे. १९४० मध्यें हें युद्धबळ ६०० टक्क्यांनीं अधिक वाढलें आहे. दररोज वाढत जाणाऱ्या या आरमारावर ऑफिसर्स व इतर कामकरू यांची वाढती संख्या होणार व तीं युद्धक्षम होण्यासाठीं एकदम इतक्या लोकांस शिक्षण देणेंहि कठिणच; कारण नाविक शिक्षण देणारे तज्ज्ञ शिक्षक व शिक्षणार्थ लागणारे सामान यांचा तुटवडाच होता. हें त्वरित होण्यासाठीं नवीन ऑफिसर उमेदवारांना एकदम कामाचें हक्कात्यक्ष मिळावें म्हणून त्यांस चालू बोटींवरच कामें करण्यास पाठविण्यांत येत असे. याचा उपयोग असा झाला कीं बोटीची सफर होत असतां चालणाऱ्या सर्व हालचाली, रीतीभाती, सामानसुमान व त्यांची वापर या सर्व गोष्टी उमेदवारांच्या नजरेखालून जात व त्या त्यांच्या सहज अंगवळणीं पडत. हें झालें कीं मग त्यांस किनाऱ्यावरील

शिक्षणसंस्थेत पाठविलें जाई व तेथें त्यांस गोलंदाजी, नावा हाकारणें, सिमल देणें, अँटीगॅसवर्क्स व अँन्टीसबमरीन कामें करणें यांचे पाठ दिले जात. हें सर्व आटोपलें कीं त्यांस चालू बोटीवर सर्वसाधारण कामें करण्यासाठीं नेमलें जाई. यासंबंधांत ज्याला ज्या कामाची विशेष आवडी व चलाखी दिसून पडे, त्या कामांत त्याला तरबेज करण्यांत येई. याप्रमाणें तयार झालेले अनेक हिंदी लोक आज रॉयल इंडियन नेव्हीमध्ये अधिकाऱ्याचीं कामें करीत आहेत व त्यांचें शिक्षण पुरेसें झालें असल्यानें त्यांस बोटीवरून समुद्रावरील सफरींत पाठविलें जातें. त्यामुळें त्यांचा अनुभव, हिय्या व कल्पकता दररोज वाढत आहे. अनुभवाचें ज्ञान हें पढिक ज्ञानापेक्षां केव्हांहि अधिक असल्यानें शांतताकाळी संचंध शिक्षणाचा कोर्स त्यांना मिळालेला नसला तरी त्यांच्या कार्यक्षमतेत कमतरता पडू शकत नाही असा अनुभव आहे. यानंतर राहिले “रेटिंग्ज,” म्हणजे गलबतावरील इतर कामकरी वर्ग. यांनाहि शिक्षण देण्यासाठीं शांतता कालांत सुमारे अठरा महिने लागतात, पण वाढत्या संख्येच्या बोटींवर वाढत्या लढाऊ संख्येची जरूरी असल्यामुळें दररोज नवीन रिक्रुट भरती होते त्या सर्वांस शिक्षण देऊन तयार करणें अवश्यक असल्यानें त्यांच्यासाठीं मनोरा येथें एक जमिनीवर शिक्षणशाळा उघडण्यांत आली आहे. यासाठीं तिला जोड म्हणून “बहादुर” नांवाची एक बोट ठेविली आहे. तिच्यावर अठरा महिने शिक्षण दिलेल्या मुलांस समुद्रावर बोटीवर काम करण्यास पाठविण्यांत येतें. या मनोरा येथील शाळेंत प्रथमतः तीनशें मुलांची सोय केलेली असून ती आतां सहाशेंपर्यंत वाढविण्यांत आली आहे. या तयार झालेल्या लोकांस “नेव्हल रेटिंग्ज” म्हणतात. याशिवाय “सोशल सर्व्हिस रेटिंग्ज” म्हणून बोटीवरील विशिष्ट कामें करणारे लोक तयार करण्यासाठीं एच्. आय. एम्. एस्. बोट “डलहौसी” ही ठेविली आहे. हिजवर पहिला महिना तांत्रिकज्ञान, दुसरा महिना ‘न्यू. एंट्री कोर्स,’ व नंतर ज्यास खलाशी (Seamen) व्हावयाचें त्यांस शिक्षणाकरितां प्राथमिक वर्गांत एक महिना पाठविलें जातें. एंजिनमध्ये कोळसेमारीचें काम करणारास त्या शिक्षणासाठीं यंत्रवर्गांत पाठविण्यांत येतें. याचप्रमाणें इतर अनेक कामें असतात त्यांची सविस्तर माहिती पुढें दिली आहे. याशिवाय युद्ध सुरू झाल्यामुळें हिंदुस्थानांतून बाहेर सामान पोचविणें, व परत दुसरा माल घेऊन येणें याकरितां अधिकीच्या बोटी म्हणून ज्यांस ‘मर्चंटमन’ किंवा व्यापारी जहाजें म्हणतात व जीं प्रत्येक राष्ट्रांतील नावाध्यक्ष (First Lord of

Admiralty) युद्धसहकार्यांत कामीं लावूं शकतात त्याप्रमाणें हिंदुस्थानच्या रॉयल नेव्हीमध्ये पुष्कळ व्यापारी जहाजें सामील करून घेतलीं आहेत व त्या सर्वांस लढाऊ स्वरूप दिलें आहे. असल्या बोटींना पाणसुरंगापासून व हवाई हल्ल्यापासून बचावासाठीं संरक्षक पेहराव घालण्यांत आला असून त्यांवरील सर्व नोकर व अधिकारी वर्ग यांस तात्पुरतें युद्धकार्यप्रवण करण्यांत आलें आहे. सिंदिया कंपनीनें विजगापट्टम येथें नवीनच उघडलेल्या बंदरामध्ये तयार होणारी पहिली युद्धनौका १९४२ मध्ये निघण्याची बंदता होती.

महायुद्धास प्रारंभ झाल्यापासून रॉयल इंडियन नेव्हीच्या पांच स्लूप बोटी तांबडा समुद्र, एडनचें आखात व इराणचें आखात यांत काम करण्याकरितां ईस्ट इंडियन नेव्हील कर्मेंडर-इन्-चीफच्या दिमतीखालीं देण्यांत आल्या आहेत व एच्. एम्. आय्. एस् बोटी 'जम्ना' व 'सतलज' यांनीं अटलांटिक युद्धांत सहाकार्य केल्यावर आतां त्यांस पूर्वेकडील समुद्रावरील कामगिरी दिली गेली आहे. १६ मार्च १९४१ ला बर्वेरा बंदर शत्रूकडून पुनश्च जिंकून घेण्याच्या कामीं हिंदुस्थानच्या परदेशांतील फौजेशीं रॉयल इंडियन नेव्हीनें फार सहकार्य केलें. याचप्रमाणें ब्रिटिश सोमाली लँडमधील खडी फौज सुरक्षितपणें बाहेर काढण्याचे कामीं रॉयल नेव्हीला रॉयल इंडियन नेव्हीनें फार मदत दिली व नंतर हातची गेलेली बसाहत पुनः परत हातीं घेतांनाहि रॉयल इंडियन नेव्हीनें मोठी धडाडी दाखविली. याशिवाय सुदान-हून एरिट्रियाकडे चालून जाणाऱ्या साम्राज्य खुष्की सैन्यास पुरवठा पोचवितांना रॉयल इंडियन नेव्हीनें इंडियन आर्मी फोर्सच्या तळांला सामान सतत पुरविल्यामुळें हिंदी सैनिकांस इटालियन्सना हुसकावून लावतां आलें व एरिट्रियाच्या किनाऱ्यावरील मर्साटकवाडें या ठिकाणीं हिंदी, ब्रिटिश, फ्रीफ्रेंच व आफ्रिकन फौजीदळ पोचविण्याचें कामहि रॉयल इंडियन नेव्हीनें कुशलतेनें पार पाडलें. पोर्ट सुदान ते मसावा मधील किनाऱ्यालगतचा मार्ग खुला करण्याचे कामीं एच्. आय्. एम्. एस्. क्लाइव्ह' ही रॉयल इंडियन नेव्हीची बोट फार उपयोगी पडली. याशिवाय 'हिंदुस्थान,' 'इंडस,' 'पार्वती,' व 'रत्नागिरी' या रॉयल इंडियन नेव्हीच्या बोटींनींहि भरीव कामगिरी केली आहे. युद्धकाळामुळें यापेक्षां ज्यास्त सविस्तर माहिती आज उपलब्ध होऊं शकत नाही.

नाविक संस्था किंवा भारमारी संघटन (Naval organization) म्हणजे काय, त्याचे विभाग किती, व आजच्या रॉयल इंडियन नेव्हीमध्ये कोणत्या शाखेंत

काय काम चालतें, तें शिकण्याची पात्रता व तो धंदा आपलासा करण्याची व्यवस्था काय, व हें सर्व काम बिनबोभाट चालविण्यासाठीं शिस्त किती व कशी कडक असते हेंहि पाहणें विवेचनाच्या दृष्टीनें अवश्यक असल्यानें तिकडे लक्ष देणें जरूर आहे. हिंदुस्थानच्या सर्वसाधारण माणसास आज तरी नाविक दलाची व संघटनेची तितकीशी माहिती नसल्यानें तिच्यांतील बारीकसारीक माहिती उपलब्ध होणें अवश्य आहे. उद्यां कांहीं कालावधींत हिंदुस्थान स्वतंत्र झाल्यास (तो स्वतंत्र होण्याची सुचिन्हें दिसतातच !) त्यास आपल्या समुद्रकिनाऱ्याचें रक्षण करणें अवश्य आहे, म्हणून तत्संबंधीं माहिती तरुणांनीं आधींच करून ठेविली पाहिजे.

आरमाराची संघटना

कोणत्याहि आरमाराप्रमाणें रॉयल इंडियन नेव्हीमध्ये पुढील कामगार असतात:—

(१) नाविक लष्कर (Sea-men), (२) निखारे घालणारे (Stoker); (३) जहाजें बांधणारे व शिल्प कामगार; (४) दळणवळण विभाग (Communications); (५) जमाखर्च विभाग (Accountant branch); (६) औषधी विभाग (Medical branch). या सर्व विभागांत काम करणाऱ्या लोकांस पुढील विषय शिकविले जातात व कामें करावयाची असतात.

(१) नाविक लष्करी (Sea-men)

या दलांतील लोकांस पुढील कामगिरी दिली जाते:—

(१) सुकाणूनें जहाजांची हालचाल करणें, (२) समुद्रांत वल्ही, शीड व यंत्रशक्तीनें बोटींना हाताळणें, (३) अवजारें करणें, शिवणकाम, व तार व दोऱ्या सांधणें वगैरे, (४) गलबताची नाळ वळवणें, पाणसुरंग सोडणें व नांगर टाकणें वगैरे कामासाठीं फिरणहात मारणें. (५) तोफा डागणें, (६) तोफ डागतांना बत्ती लावण्याच्या यंत्राची व्यवस्था (Fire control instruments), (७) पाणबुड्या बोटींचा सुगावा लावणारीं यंत्रें वापरणें व खोल समुद्रांत बार उडविणें (Depth discharge); (८) पाणसुरंग काढून नेणारीं यंत्रें हाताळणें, (९) अंतरिक्षांतून उडणारीं विमानें, पाणबुड्या बोटी, व पाण्याच्या सपाटीवर चालणाऱ्या बोटींच्या सर्व मोसमांत, हालचालींवर लक्ष ठेवणें; (१०) ढग, उष्णतामापक यंत्र (Thermo-meter), हवामापक यंत्र (Barometer) वगैरे पाहून हवेंत काय बदल होत आहे याची नोंद करणें, व हात व यंत्र यांच्या

सहाय्यानें समुद्रांच्या खोलीचा अंदाज बांधणें; (११) बोटी स्वच्छ करणें व आंतून बाहेरून रंगवणें; (१२) बंदूक व मशिनगन्स चालविणें; (१३) उत्तम लष्करी बाण्याच्या सैन्याबरोबर खुष्कीवर चाल करून लढणें व संगीन मारणें, (१४) वायुविध्वंसक योजना करणें, (१५) प्रथमोपचार, व (१६) हात, निशाण किंवा दिवा यांच्या सहाय्यानें खुणा करणें (Signalling).

या दलांतील नोकरी ही फार पुरातनकालची पद्धति असून यंत्रयुक्त व आधुनिक-रीत्या शस्त्रसुसज्ज जहाजे पुढें येण्यापूर्वी आरमारी युद्धांत हेच लोक जहाजे हाकरीत, व युद्धेहि लढत असत. आजच्या शास्त्रीय व यांत्रिक पद्धतींत तर या नाविक लष्करी लोकांस सर्व प्रकारच्या ज्ञानाची आवश्यकता झाली असल्यानें इतःपर या विभागांत अशिक्षित लोकांना काम करणेंच अशक्य. यासाठीं शिकलेले, शास्त्रनिपुण, व यंत्रकला जाणणान्या लोकांची जरूरी असून नवीन युद्धांत शत्रु हवेंतून येवो, पाण्याच्या खोलींतून वर येवो, किंवा सपाटीवरून हल्ला करो, सर्व तऱ्हेच्या युद्धाची तयारी असलेल्या वीरांचीच यापुढें या दलांत भरती होणार. युद्धांत लोक जखमी व्हायचेच, व विशेषतः गोलंदाजी लोकांवर तर विशेष मारा व्हायचा; युद्ध करावयाचें तर गोळीबार बंद पडणें कामाचें नाही, यासाठीं तोफा डागण्याचें माणूस जाया होताच त्याची जागा भरून काढणारे लोक या दलांत अधिक पाहिजेत व यासाठीं आधुनिक युद्धांतील सर्व खाचाखोंचा माहीत असणारे व त्यांस टाळून आपलें काम सतत व अखंडपणानें करणाऱ्या लोकांस तीन गुणांची विशेष जरूरी लागणार व हे तीन गुण म्हणजे चिकाटी, अक्कलहुशारी व व्यवहारज्ञान.

अग्निरक्षक (Stoker)

या विभागांत कामें करणारे लोकहि सैनिक म्हणूनच तयार असावे लागतात, त्यांचीं कामें पुढीलप्रमाणें असतातः—

- (१) जहाजावर असलेल्या यंत्राची हालचाल करणें.
- (२) वाफेचा बंब, पंप, व एंजिनची साफसफायत ठेवणें.
- (३) मोटरबोटी चालविणें.
- (४) प्राथमिक विद्युत्काम.
- (५) शीड व वल्ह्याच्या बोटी चालविणें.
- (६) कॅनव्हस शिवणें व तार व रस्सी जोडणें.

- (७) बोटींना आंतून-बाहेरून रंग लावणें.
- (८) मशीनगन्स व रायफल्स चालविणें.
- (९) जमिनीवर युद्ध करणें व संगीन मारणें.
- (१०) वायुविध्वंस कार्य करणें, आणि
- (११) प्राथमिक उपचार करणें.

वाफेची बोट चालविण्यासाठीं या वरील लोकांची फार जरूरी असते. वाफेचें यंत्र म्हटलें कीं एंजिन्स व बॉयलर्स सतत चालू ठेविले पाहिजेत, व उष्णतेकरितां सतत कोळसे पेटते ठेवून निखान्यावरील राख काढीत राहिली पाहिजे. आतांशा पुष्कळशा बोटींवर कोळशाचें काम कमी झालें असून नुसते निखारे करण्यासाठीं कोळसे घालणें व काढणें एवढेंच काम स्टोर्कर्सकडे नाहीं. आधुनिक जहाजांतील यंत्रें कोळशानें न चालवितां बरींचशीं तेलाच्या वायूवर चालविण्यांत येतात, व कांहीं तर इंटरनल कंब्रशन एंजिनच्या योगेहि चालविली जातात. या विभागांतील लोकांस यंत्र हाताळण्याच्या कामामुळें यंत्रसाहित्याची चांगली माहिती असते, व कांहीं वर्षे धंदा केल्यावर नोकरी सोडली तरी प्रत्यक्ष व्यवहारांत त्यांना यंत्रकलेच्या सहाय्यानें आपला चरितार्थ खाजगीरीतीनें करतां येतो.

३. शिल्प व बांधकाम करणारे

(Artificers and ship-wrights)

यांचे चार विभाग असतात. (१) एंजिन्समधील यांत्रिक. (२) विद्यु-यांत्रिक. (३) तोफखाना यांत्रिक, व (४) बोटदुरुस्तीचे यांत्रिक. हे सगळे लोक धंदेवाईक असून यांस सर्व यंत्रांची दुरुस्ती, साफसफायत ठेवावी लागते. यांचीं कामे एणेप्रमाणें:—

- (१) एंजिनयांत्रिकाकडे एंजिन चालविणें व त्याची डागडुजी करणें हें काम असून त्यास एंजिनीअरचे हाताखालीं काम करावें लागतें. त्यास घिसाडकाम, टिन, व तांब्याचें काम, हातखोरी व जोडारी हीं कामे यावीं लागतात व शिवाय नाविक एंजिनीअरिंग व यंत्रचित्रकला हींहि अवगत असावीं लागतात.
- (२) विद्युत् यांत्रिक:—संबंध बोटीवरील उजेड व पंखे चालू करण्यासाठीं लागणाऱ्या विद्युच्छक्तीचें नियंत्रण करण्याचें कार्य ज्या लोकांकडे असतें

ते कामगार शिक्षित व विद्युज्ज्ञानाची माहिती असणारेच असावे लागतात व म्हणून या विशिष्ट भागांतील लोकांस शिक्षणाचा अभाव असता कामा नये व त्यांजवर रात्रीचे वेळीं संबंध बोटींतील उजेडाची जबाबदारी असल्यानें हें खातें फार महत्त्वाचें असतें.

(३) तोफडागे लोकः—यांच्याकडे तोफा (guns), बंदुकी (rifles), मशिनगन्स वगैरे चालविणें व पडताळून पाहणें हें काम असतें. त्यांना जहाजांवरील सर्व शस्त्रागाराची माहिती असावयास पाहिजे. हें कार्य सुकर होण्यासाठीं त्यांना जोडकाम, घिसाडकाम, तांबें व टिनचें काम चांगलें यावें लागतें. शिवाय विद्युद्यंत्रां चालविलीं जाणारीं शब्देंहि बोटीवर असल्यानें त्यांस विद्युज्ज्ञानाचेंहि शिक्षण अवश्य घ्यावें लागतें.

(४) बोटीचे बांधकामी लोकः—या विभागांत काम करणाऱ्या लोकांस सुतारी, जोडकाम व नळगाराचे कामाची माहिती असावयास पाहिजे. यंत्रें सोडून बाकी सर्व बोटीवरील दुरुस्तीचें काम या लोकांकडे असतें. ताज्या व खान्या पाण्याचे बोटीवरील नळांची व्यवस्था यांच्याकडेच असते, व सांडकामाचे पाण्याचे नळ वगैरे गोष्टी यांनाच संभाळाव्या लागतात. बोटीच्या सांगाड्यास तुफानी वादळानें, तोफांनीं अथवा बंदुकीनें दुखापत झाल्यास ती दुरुस्ती यांनाच करावी लागते. याकरतां या लोकांस पुढील गोष्टी याव्या लागतातः—(१) बंदुकी व पिस्तुलें यांचा उपयोग (स्वसंरक्षणार्थ), (२) शीड व वल्ही यांनीं बोटी चालू करणें, (३) तारा व दोर जोडणें, (४) वायुविध्वंसक योजना व (५) प्राथमिक उपचार.

४. दळणवळण खातें (Communication branch)

संकटाची जाणीव करून गति सुलभ करण्याकरितां माणसाला जसे कान व डोळे असतात तसें हें खातें महत्त्वाचें असतें. शत्रूचें स्थान व त्याच्या हालचाली माहीत करून घेण्याचें काम ह्या खात्याचें आहे. त्यामुळेच शत्रूच्या बोटी हुडकून त्यांचा नाश करतां येतो. अगदीं अल्पावधींत मिळालेली माहिती आपल्या बोटीवरील अधिकाऱ्यांस देतां यावी म्हणून या लोकांस सन्देश देणें (Signalling) चें

ज्ञान अवश्य असतें. याकरितां हे लोक शिक्षणांत तरबेज असावे लागतात. या विभागाच्या दोन कक्षा आहेत, त्या (१) वायरलेस् टेलिग्राफी व (२) दृश्य संदेश. यांमधील ज्ञान सारखें असलें तरी त्यांत थोडा फरक असतो.

- (अ) वायरलेस् टेलिग्राफी:—बिनतारी संदेश म्हणजे त्यांत
- (१) संदेश बाहेर पाठविणें व दुसरीकडून येत असलेला घेणें;
 - (२) बिनतारी यंत्रें चालू करणें व वापरतां येणें;
 - (३) बिनतारी यंत्राची दुरुस्ती करणें व तंत्र संभाळणें;
 - (४) छुष्कीवरील युद्धकाळीं मुलभवाह्य बिनतारी संदेश यंत्राबरोबर ठेवून त्याचें कार्य चालू ठेवणें;
 - (५) बिनतारी संदेशाचें ज्ञान;
 - (६) बोटसंकेत करणें (झेंडे व दीपप्रकाश यांच्या सहाय्यानें);
 - (७) सांकेतिक भाषाज्ञान;
 - (८) शिवणकाम, तार व रस्सी जोडणें;
 - (९) वल्ही व शिडें यांच्या सहाय्यानें बोट चालविणें;
 - (१०) बोट्टीस आंतबाहेर रंगाचा मुलामा देणें;
 - (११) पिस्तुल व बंदुक चालवितां येणें;
 - (१२) वायुविध्वंसक कार्य; आणि
 - (१३) प्रथमोपचार—इतकीं कामे करावीं लागतात.

(ब) दृश्य संदेश देणें:—या कक्षेमधील लोकांस पुढील शिक्षण घ्यावें लागतें.

- (१) मॉसपद्धति, म्हणजे रेषा व बिंदु यांचे आकार काढणें. याकरितां दिवे व विशिष्ट प्रकारचे आवाज काढणें (गुंजारव) या गोष्टींचा उपयोग, व दुसरी पद्धत म्हणजे निशाण दाखवून संकेत करणें (Semaphone);
- (२) विद्युद्दीप उपयोगांत आणणें व त्यांच्या दुरुस्तीकडे लक्ष ठेवणें;
- (३) सूर्यलेखक यंत्र (Heliograph), इतर सांकेतिक यंत्रें व टेलिफोन यांचें ज्ञान;

- (४) सांकेतिक भाषाज्ञान;
- (५) शिवणकाम व तार व दोर जोडतां येणें;
- (६) वल्हीं व शिडें यांच्या सहाय्यानें बोटी चालविणें;
- (७) हरत-हेच्या हवामानांत टेहेळणी करणें व गस्त घालणें;
- (८) बोटीची स्वच्छता करणें व आंतूनबाहेरून मुलामा देणें;
- (९) पिस्तुल व बंदुक चालवितां येणें;
- (१०) वायुविध्वंसक ज्ञान; आणि
- (११) प्रथमोपचार—एवढें ज्ञान या विभागांत अवश्य असतें.

५. जमाखर्च खाते (Accountant Branch)

यांतहि दोन कक्षा असतात. (अ) कारकुनी व चिटणिशी काम, आणि (ब) अधिकाऱ्यांचे बबर्ची, दिवाणजी, व इतर किरकोळ कामें करणारे लोक. यांना बोटीवर व किनाऱ्यावर पुढील कामें दिली जातातः—

(अ) चिटणीस व कारकून यांना पुढील कामें दिली जातातः—

- (१) फाइल्स लावणें, टायपिंग, पत्रांचे मसुदे तयार करणें व लिहून पाठविणें.
- (२) दिलेले कपडेलत्ते व अन्नसामुग्री यांची नोंद व जमाखर्च ठेवणें.
- (३) बोटीवरील कंपनीचा पगारबटवडा, लहानसहान देवघेव करणें व तिची नोंद करून सर्वांचा जमाखर्च लिहिणें.
- (४) नोकरीमधील इसमांच्या नोकरीचें रेकॉर्ड ठेवणें.
- (५) रॉयल इंडियन नेव्हीतील शिस्तीची व तत्संबद्ध कायद्याची माहिती.
- (६) बोटी चालविणें (शिडें व वल्हीं यांच्या सहाय्यानें).
- (७) पिस्तुल व बंदुक चालविणें,
- (८) सांकेतिक भाषाज्ञान.
- (९) वायुविध्वंसक कार्य.
- (१०) प्रथमोपचार.

यांतील बरेचसे काम गुप्त स्वरूपाचे असते. त्याची वाच्यता होतां कामा नये. याकरितां या विभागांतील कामें करणारे प्रामाणिक व युक्तायुक्ततेचा विचार करणारे असावे लागतात.

(ब) यांतील सर्व लोकांना बहुतेक पुढील ज्ञान असावे लागते.

(१) बंदुक व पिस्तुलाचा उपयोग, (२) आर्मस् ट्रिल, (३) वायुविध्वंसक कार्य, (४) प्राथमिक बोट चालविणे, (५) प्रथमोपचार; याशिवाय टोपासी म्हणून एक कामकरीवर्ग असतो. त्यांस याखेरीज बोटीवरील संडास, मुत्र्या वगैरे स्वच्छ ठेवावीं लागतात, व सैनिक लढत असतांना त्यास दारुगोळा पुरवावा लागतो.

(६) औषधी खाते (Medical branch)

बोटीवरील आजारी पडणाऱ्या लोकांना औषधपाणी देणे व शुश्रूषा करणे हे या विभागाचे काम होय. या भागांतील लोकांना प्रथमोपचाराची माहिती अत्यवश्य असते, व युद्ध चालू असतांना बोटीवर जखमी होणाऱ्या लोकांस उपचार ताबडतोब करावे लागतात. यांतील लोकांस रुग्णपरिचर्या, मालिश व औषधी तयार करणे हीं कामें यावीं लागतात. बोटीवर व बंदरांत असतांना किनाऱ्यावरील रुग्णगृहांत काम करावे लागते. याशिवाय त्यांस बोटी चालवितां येणे व वायुविध्वंसक कार्याची माहिती असावयास पाहिजे.

बोटीवरील सर्व खात्यांस लागू असणारी व्यवस्था.

या खात्यांत शिरणाऱ्या सर्व लोकांस उमेदवारी अर्जावर दहा वर्षे नोकरी करण्याचा करार करून द्यावा लागतो, व त्यांपैकी पांच वर्षे प्रत्यक्ष नोकरीत व पांच वर्षे राखीव खात्यांत काम करावे लागते. याप्रमाणे कामें करीत असतां ज्यांची पात्रता असेल त्यांस जागा रिकाम्या असतील त्याप्रमाणे नोकरीकाळाची वाढ करण्यांत येते. कोणत्याही माणसाची जरूरी जर बोटीवर नसेल तर त्यास रजा देण्यांत येते.

सर्वसाधारण पगार व वयोमर्यादा

खातें	वयोमान (उमेदवारी)	पगार रुपये
१ सीमेन (Seamen)	१७ $\frac{१}{२}$ ते २४ वर्षे	सामान्य ३०- ०- ० एबल ३५- १-४० लीडिंग सीमन ४५- २-५५ पेटिऑफिसर ६५- ५-७५ चीफऑफिसर ८०- ५-९५ चीफ ऑफिसर झाल्यानंतर लायकी- प्रमाणे वॉरंट होऊं शकतो. त्यानंतर वॉरंटऑफिसर १३० ते २७०
२ स्टोकर (Stoker)	१७ $\frac{१}{२}$ ते २४ वर्षे फर्स्ट क्लास मेकॅनिशन चीफ मेकॅनिशन वॉरंटऑफिसर	क्लास २ ३०- ०- ० क्लास १ ३५- १-४० लीडिंग स्टोकर ४५- २-५५ स्टोकर पेटि ऑ० ६५- ५-७५ चीफ स्टोकर व सेकंड क्लास मेकॅनिशन ८०- ५-९५ १००-५-१०५ ११०-५-१२० १३० ते २७०
३ आर्टिफिसर्स व आर्टिझन्सः—	१८ ते ३० वर्षे कामाच्या मानानें वाढत्या प्रमाणांत	६० ते १३० याप्रमाणे
४ चिटणीस व कारकून	१७ $\frac{१}{२}$ ते २६ वर्षे	६५ ते ११० व नंतर वॉरंट- ऑफिसर झाल्यास १३० ते २७०
५ मेडिकल ब्रॅच	१७ $\frac{१}{२}$ ते २२ वर्षे	३० ते ९५ वाढत्या प्रमाणांत

यानंतर वरिष्ठ अधिकाऱ्यांचे हुद्दे.

१ मिडशिपमन्	१७ ते २०	२००
२ सबलेफ्टनंट	२० ते ३०	२५०
३ लेफ्टनंट	३० वर्षांवर	३००
४ सबलेफ्टनंट एंजिनीअर	२० ते ३०	३००
५ लेफ्टनंट एंजिनीअर	३० व वर	३५०

खुष्की सैन्याचे बरोबरी अधिकारी.

४ लेफ्टेनंट कमँडर	मेजर
५ कमँडर	लेफ्टनंट कर्नल
६ कॅप्टन	कर्नल
७ कमोडोर	ब्रिगेडिअर
८ रिअर अँडमिरल	मेजर जनरल
९ व्हाइस अँडमिरल	लेफ्टनंट जनरल
१० अँडमिरल	जनरल
११ अँडमिरल ऑफ दि फ्लीट	फील्ड मार्शल

युद्ध सुरू झाल्यानंतर त्या खात्यांतील ऑफिसर्स कमिशनर्स हिंदी लोकांना हंगामी देण्यांत यावीं असें ठरवून त्याप्रमाणें कार्य चालू आहे. आज वरेच हिंदी तरुण किंग्ज कमिशनर्स घेऊन कामें करूं लागले आहेत, तथापि सूत्रचालक वरिष्ठ अधिकारी सर्वच्या सर्व ब्रिटिश आहेत. धोरण आंखण्याचीं स्थानें हिंदी ऑफिसरांना देण्या-इतका विश्वास ब्रिटिश सत्ताधिकाऱ्यांना अजून उत्पन्न झाला नाही ही खेदाची गोष्ट आहे. हिंदी लोकांवर विश्वास टाकल्याशिवाय साम्राज्याचें संरक्षण करणें अशक्य आहे ही जाणीव ब्रिटिशांच्या मनांत उत्पन्न होण्याइतकी बिकट परिस्थिति महा-युद्धांत उत्पन्न होत आहे. हा परिस्थितीचा दाव व हिंदी सैनिकांनीं दाखविलेला पराक्रम व जीवाभावानें लढण्याची आत्मीयता यांच्या संयोगानें हिन्दी लोक लौकरच या क्षेत्रांत स्वातंत्र्य संपादन करूं शकतील असा विश्वास बाळगण्यास

पुष्कळच जागा झाली आहे. यासंबंधांत हिंदी लोकांच्या राष्ट्रीय आकांक्षा काय आहेत व त्याचा परिपोष होणें जागतिक शान्तीच्याहि दृष्टीनें किती आवश्यक आहे याचें विवेचन या पुढील शेवटच्या भागांत करून या महत्त्वाच्या विषयाची रजा घेऊं.



भाग बारावा



हिंदुस्थानच्या सागर आकांक्षा.



हिंदी राष्ट्रीय आरमार.

“ We have been in the past a great maritime nation. and even today we have the talent, the trained men and resources to build up shipping, services.....I am impatient to see Indian ships carrying the flag of India across the distant seas to far away countries.

[Pt. Jawahirlal Nehru, 23 Dec. 1938]

हिंदुस्थानला “स्वराज्या”चा महामंत्र कै. राष्ट्रीय पितामह दादाभाई नौरोजी यांनी १९०६ च्या कलकत्ता काँग्रेसमध्ये दिला. त्या दिवसांपासून आजतागायत हिंदी लोक या दिशेनेच पाऊल टाकत असून १९२९ मध्ये ३१ डिसेंबरच्या मध्यरात्री बाराचे ठोके पडतांच काँग्रेसने आपले धोरण “ संपूर्ण स्वातंत्र्य ” हें निश्चित केले, व २६ जानेवारी १९३० रोजी संबंध हिंदुस्थानभर हजारों प्रमुख ठिकाणी “ स्वातंत्र्यदिन ” पाळण्यांत येऊन राष्ट्राचा तिरंगी झेंडा फडकविण्यांत आला. यावरून हिंदुस्थानला काय हवें याचें उत्तर मिळालेंच आहे.

स्वातंत्र्य हा शब्द उच्चारला कीं त्यांत राजकीय, सामाजिक, धार्मिक, आर्थिक वगैरे अनेक बाबींचा समावेश होतोच. स्वातंत्र्य म्हणजे जबाबदारी. राष्ट्राचें स्वातंत्र्य म्हणजे संबंध देशावर राष्ट्रांतील लोकांची सर्व बाबतींत जबाबदारीची मालकी, व तिचें प्रतीक म्हणजे त्या देशांतील सरकार राष्ट्रीय असावयास पाहिजे. हें सरकार राष्ट्रीय झालें कीं, त्याची जबाबदारी त्यास उचललीच पाहिजे, व ही मुख्य जबाबदारी म्हणजे देशाची संपन्नता वाढविणें, सत्ता कायम राखण्यासाठीं अंतस्थ शांतता ठेवणें, बाह्य राष्ट्रांशीं सहकारितेनें स्नेहसंबंध जोडणें व स्वदेश-रक्षणार्थ सर्व प्रकारची जप्यत तयारी ठेवणें या गोष्टी होत. संपन्नतेसाठीं व्यापार-

वाढ, शांततेसाठी सुव्यवस्था व इतर राष्ट्रांशी स्नेहसंबंधाचे करार व इतक्याहि उपर देशावर परकीयांचे आक्रमण झालेच तर या देशाभोवती पसरलेल्या चार हजार मैल लांबीच्या समुद्रकिनार्याच्या रक्षणार्थ आरमार व हवाईदल व खुष्की सैन्य याची व्यवस्था ठेवण्याकरिता युद्धसंघटना (War Organisation) निर्माण करून ठेवणे या बाबी प्रमुख होत. व्यापार वाढवावयाचा तर दूरदूरच्या देशांत हिंदुस्थानच्या मालकीच्या राष्ट्रीय बोटींवर माल पाठविणे व आणणे व या व्यापार वाहतुकीच्या मार्गावर आपली इश्ट राखणे व हे मार्ग सुरक्षित ठेवणे या गोष्टी संभवतात. आजतर यांपैकी एकहि गोष्ट आपल्या हाती नाही व म्हणून प्रथमतः या देशांतील लोकांनी व्यापारी बोटीची बांधणी या देशांत होण्याची व्यवस्था करणे व समुद्रालगतचा हिंदुस्थानचा व्यापार हिंदी बोटकंपन्यांच्या हातांत राखण्याची चळवळ करून त्यांत थोडेफार यशहि मिळविले आहे. पण हा म्हणजे नुसता श्रीगणेश होय. प्रस्तुतच्या महायुद्धापूर्वी मात्र या बाबतीत हिंदुस्थानास स्वतःचे आरमार हवे असे म्हणणाऱ्या हिंदी प्रतिनिधींना ब्रिटिश सरकारच्या या देशांतील हस्तकांकडून उपहासपूर्ण उत्तरे मिळत, व हिंदुस्थानचे संरक्षण करण्याची जबाबदारी रॉयल नेव्हीवर आहे व हिंदुस्थानने या बाबतीत ब्रिटनच्या सामर्थ्यावर विश्वास ठेवून खुशाल झोपी जावे असे मोठ्या आढ्यतेने व आत्मविश्वासाने सांगण्यांत येत असे. परंतु हल्लींच्या जगद्व्याळ युद्धास प्रारंभ होतांच इंग्रज सरकारचे डोळे उघडून नांवापुरते ठेवलेले आरमार “ दि इंडियन रॉयल नेव्ही ” याची वाढ करावयाचे ठरवून त्याबरोबरच आज काही हिंदी लोकांस प्राथमिक ऑफिसरीचा मान (टेंपररी सबलेफ्टनंट व लेफ्टनंट) मिळू लागला आहे. परंतु यापुढे हिंदुस्थानला अशा तऱ्हेचे मिथेपण व परावलंबन नको आहे. त्याची स्वतःच्या पायांवर उभे राहून आत्मसंरक्षण करण्याची व प्रसंग आल्यास दुसऱ्याहि बुडत्या राष्ट्रास हात देऊन वांचविण्याची प्रबल महत्वाकांक्षा आहे. पण हे होण्यासाठी यापुढे हिंदुस्थानला खुष्कीच्या व हवाई सैन्याप्रमाणेच स्वतःच्या आरमारी दलाची व त्याची पाठ राखणाऱ्या व्यापारी आरमारी दलाची दुसरी संरक्षक फळी (Second front) उभी करण्याची आवश्यकता उत्पन्न झाली आहे. याकरिता हिंदुस्थानांतील गोद्यांत बोटकारखाने अनेक असावेत, यंत्रकामे करणारे कारखाने हवेत. दारूगोळा तयार करणारे, तोफा ओतणारे, बंदुकी तयार करणारे कारखाने हवेत. यांपैकी बऱ्याच गोष्टी आज युद्धपरिस्थितीमुळे हिंदुस्थानांत दिसू लागल्या आहेत.

पण हे कारखाने हंगामी न राहतां चिरस्वरूपाच्या व देशांतील सरकारच्या मालकीच्या झाल्या पाहिजेत. त्यांमधील सर्व तज्ञ याच देशाचे रहिवासी असले पाहिजेत, व या महत्त्वाच्या बाबतींत परकीयांकडे पाहण्याची गरज न उरली पाहिजे. १९१७ च्या राज्यकांतीच्या वेळीं रशियांतील परिस्थिति, जवळपास आजच्या हिंदुस्थानसारखी, यंत्रनिष्पत्तीच्या बाबतींत होती. पण राज्ययंत्र हातांत घेतांक्षणींच रशियाच्या राष्ट्रीय सरकारनें ताबडतोब आपले तरुण शिक्षणाकरितां पश्चिम युरोपमध्ये पाठवून तयार करून घेतले व शेंकडों तज्ञहि परदेशांतून बोलावून घेऊन आपला देश, यंत्रें तयार करणें व चालविणें या बाबतींत संपन्न बनविला, व थोड्याच वर्षांच्या अवधींत त्यांनीं रशियाला अग्रस्थानीं आणून बसविलें. या बाबतींत मागसलेल्या रशियाचें उदाहरण हिंदुस्थाननें गिरविण्यासारखें आहे. जबाबदारीच्या दृष्टीनें हें योग्य नाही असें कोणी म्हणू शकत नाही. देशसंरक्षणाची जबाबदारी हिंदी नागरिकांनीं, अर्थात्, त्यांच्या राष्ट्रीय सरकारनें उचलल्याशिवाय हा प्रश्न सुटणें अशक्य आहे. याचा कटु अनुभव आजच्या महायुद्धांत साम्राज्य सरकारला आलाच आहे. म्हणून गरज सरो व वैद्य मरो ” या म्हणीप्रमाणें युद्धप्रसंगीं व संकटकालीं दिलेलीं वचनें “ सोन्याची टोपी देवाला घालीन ” असें वचन देणाऱ्या आईनें मुलगा होतांच त्याचें नांव “ सोन्या ” ठेवून त्याच्या अंगावरील कुंची देवाला वाहिली तशी स्थिति युद्ध संपल्यावर हिंदुस्थानची स्वातंत्र्य व तज्जन्य जबाबदारी या बाबतींत न होवो असेंच आजचा राष्ट्रीय तरुण म्हणत आहे. हिंदुस्थानला स्वातंत्र्य हवें व तेंहि सर्व बाबतींत हवें. हिंदुस्थानला स्वतःच्या किनाऱ्यावरील व्यापारांत दुसऱ्या राष्ट्रांनीं लुडबुड केलेली नको. समुद्रकिनाऱ्याच्या रक्षणार्थ हिंदुस्थानचें आरमार स्वतंत्र हवें; त्यावरील लष्कर व त्यांचे ऑफिसर्स, तशींच काम करणारी माणसें एकूण एक हिंदी हवीत. या आरमारी बोटीवर व व्यापारी जहाजांवर हिंदुस्थानचा राष्ट्रीय झेंडा फडकावयास पाहिजे. या आरमाराचें हल्लींचें नांव “ रॉयल इंडियन नेव्ही ” असें आहे तें सोडून ‘ हिंदुस्थानी राष्ट्रीय आरमार ’ (The Indian National Navy) असें नांव त्यास दिलें पाहिजे. याकरतां जो जो स्वार्थत्याग करावा लागेल तो करण्याची हिंमत आज हिंदी तरुणांच्या अंगां आहे. याप्रमाणें आज हिंदुस्थानांत सर्व पंथांचे व सर्व जातीचे तरुण स्वातंत्र्याच्या एकाच ध्येयानें प्रेरित झाले आहेत. त्यांचा उपयोग सुसंघटितपणें करून घेणें प्रस्तुत सरकारचें कर्तव्य असून त्यासाठीं थोडेबहुत प्रयत्न होतहि असतील, पण त्यांत अजून हवी तितकी चैतन्य-

शक्ति व प्रांजलपणा दिसून येत नाही, व म्हणूनच प्रथमतः युद्धांत यश, पश्चात् हिंदुस्थानला स्वतंत्रतेचा दर्जा मिळणार त्याची पूर्वतयारी करावयास सर्व लोकांनी मनापासून प्रयत्न करावयास पाहिजे. सरकारने दिलेली वचने पाळण्याची खबरदारी घेण्यासाठी हिंदी लोकांवरील अविश्वास प्रथम सोडावयास पाहिजे. माणूस हा यूथचारी प्राणी आहे त्यामुळे त्यास एकटे राहणे शक्य नाही. अर्थात् कोणी केवढाहि ज्वलज्जहाल स्वातंत्र्यप्रेमी असला तरी जगतांतील मानव समाजास, मग ते एका गांवांतील, जिल्ह्यांतील, प्रांतांतील, राष्ट्रांतील किंबहुना आन्तरराष्ट्रीय असोत, एकमेकांपासून अगदीं तुटकपणे राहतां येणार नाही. त्यांना परस्परांशी सहकार्य करावेच लागणार ही गोष्ट स्वयंप्रकाश आहे. मग ही साधी गोष्ट राष्ट्राप्रांतां कां साधूं नये ? याच ठिकाणीं मुख्य मनुष्यस्वभावांतील अडचण उभी राहते. आजपर्यंत सुधारणा, संस्कृति, विश्वबंधुत्व या सगळ्या गोष्टींची वाढ होत आहे असा गर्व बाळगत असतांना व जगांत माणुसकीचें राज्य चालावें, कोणाहि एकानें किंवा थोड्यांनीं लोकांवर त्यांच्या इच्छेविरुद्ध सत्ता गाजवितां कामा नये व सर्वत्र मानवी बंधुता व ईश्वरी पितृभाव (Brotherhood of man and Fatherhood of God) पसरता म्हणून सतत शब्दांचा टाहो फोडणारीं राष्ट्रे एकमेकांच्या उरावर बसून केवळ स्वार्थांकरितां वर्षो-गणती महायुद्धांवर अतियुद्धें लढतांना आपण पाहतो ! मग साहजिकच हा प्रश्न उद्भवतो कीं खरे काय ? भाषाच खरी मानायची, कीं कृति खरी ? विसाव्या शतकांतील संस्कृति भराच्या मारीत ध्येयाकडे चालली आहे कशावरून ? तर या युगांत विचारजागृति, शास्त्रीय ज्ञानाची वाढ, शिक्षणाचा प्रसार, व जीवनार्थ सुखसोयी व उपभोगाचे विषय यांमध्ये असंख्यात भर होत चालली आहे म्हणून. गोष्ट खरी, पण “ Handsome is that handsome does ” या गोलडस्मिथच्या सुभाषिताप्रमाणें सुंदर कृति करणारा हाच खरा सुंदर म्हणावा लागतो, सुंदर बोलणारा नव्हे ! पोपटपंची करून शब्दविडंबन माजविणारा विद्वान् म्हणजे तत्त्वज्ञानी नव्हे, तर ज्याचे कृतीत तीं तत्त्वे पूर्णपणानें दिसतील तो खरा तत्त्वज्ञानी होय. हें जर खरे तर खरा स्वातंत्र्यप्रेमी तोच कीं जो दुसऱ्याच्या स्वातंत्र्याचें अपहरण करीत नाही, इतकेंच नव्हे तर इतर राष्ट्रांनीं दुसऱ्याचें स्वातंत्र्य हरण केलें तर त्यास तें परत मिळवून देण्याचे कामीं मनोभावे मदत करतो, त्यालाच खरे स्वातंत्र्यप्रेमी म्हणावें. आज हिंदुस्थान राष्ट्र सर्वतोपरी ब्रिटिश राष्ट्राच्या सत्तेखालीं नांदत असून सर्वस्वी लयास गेलेलें आहे. हा देश आतां थोडेंसें डोकें वर काढूं लागला.

आहे. आजचे सुधारलेले देश त्याजकडे मजुरांचा देश किंवा लूट करण्यास योग्य असा देश या दृष्टीने पाहत नसून तो सुसंस्कृत लोकांचा व सहकार्य करण्यास योग्य अशा लोकांचा देश या दृष्टीने पाहत आहेत. जर हिंदुस्थान सहकारी असेल तर त्याच्या ठिकाणी आज असलेल्या उणीवा भरून काढण्याच्या त्याच्या प्रयत्नांत सर्व स्वातंत्र्यप्रेमी राष्ट्रांनी त्यास सहाय्यभूतीने मदत करावयास पाहिजे, की पुनश्च जुनाट डोळ्यांनी त्याजकडे “परदेशाचें कुरण” या दृष्टीने पहावें हा एक मोठा प्रश्न आहे. हिंदुस्थानांतील तरुणांच्या आकांक्षा आज जगतांत इतर स्वतंत्र राष्ट्रांबरोबर मानानें, बरोबरीच्या नात्याने, समत्वाच्या भूमिकेवर नांदावयाच्या आहेत. मग त्याला ह्या बरोबरीच्या नात्याने लेखावयाचें तर इतर सर्व देशांप्रमाणेच स्वदेशी स्वयंसेवक दलें, स्वदेशी शिक्षण वगैरे नको कां ? सर्व राष्ट्रांच्या आरमारास साथ देतांना त्यासहि आपलें आरमार प्रचण्ड प्रमाणावर वाढवावयास हवें व या आरमारांत फ्लीट्स (Fleets) स्क्वाड्रन्स (Squdrons) व (Flottillas) फ्लोटिलांज हवेतच. इतर राष्ट्रांप्रमाणें त्यास बॅटलशिप्स, क्रूझर्स, डिस्ट्रॉयर्स, सबमरीन्स, एअरक्रॅफ्ट कॅरिअर्स व इतर मदतनीस बोटी हव्यातच. त्याप्रमाणेंच त्यांजवरील दर्यासारंग (Admirals) व इतर अधिकारी हिंदी झाले तरच हा देश इतर स्वतंत्र देशांबरोबर मानानें चालूबोळू शकेल. त्यासाठी हिंदुस्थानचे नागरिकांनी आरमारांतील सर्व कामें आत्मसात् करण्याची खटपट केली पाहिजे हें जितकें खरें, तितकेंच उत्साहानें पुढें येणाऱ्या तरुणाला या ना त्या कारणानें मार्गे टाकण्यांत येणार नाही व प्रोत्साहनच दिलें जाईल असें केलें पाहिजे. हें करीत असतां त्यांत जातीय विमनस्कता, उच्चनीचता, पक्षपात यांचा प्रवेश न होऊं देतां योग्य माणसांस वाव मिळेल याची खबरदारी घेतली पाहिजे, मग तो ब्राह्मण असो, इतर जातीचा असो, मुसलमान असो वा ख्रिस्ती असो. शरीरास जसा पाठीचा कणा तसा बॅटलशिप् हा आरमाराचा कणा होय. क्रूझर्स, डिस्ट्रॉयर्स व पाणबुड्या बोटी म्हणजे शत्रूंच्या हालचाली पाहून कळविणाऱ्या हेरबोटी, शत्रूंच्या बोटींना दुरुन पाहून आपल्या आरमारास सावधगिरीची सूचना देणारे डोळे म्हणजे विमानवाही बोटी, व त्यांवरील विमानें होत. याशिवाय शत्रूंनी स्वदेशी बोटींच्या सागरमार्गावर किनाऱ्यालगत व इतरत्र पसरून ठेवलेले पाणसुरंग काढून टाकणें व शत्रूंच्या पाणबुड्यांचा संचार होत असतांना त्यांना हुडकून काढणें हीं कामें सहकारी बोटी आरमारावर अवलंबून असतात. या सर्व विभागांचें

खडान् खडा ज्ञान होणें व तीं कामें करणें हें हिंदुस्थानला आरमारी दृष्ट्या अत्यंत हितावह असल्यानें या कार्याचें ज्ञान हिंदी लोकांनीं संपादिलें पाहिजे. हिंदी लोक आज अनुपयोगानें मागें पडले आहेत. त्यांच्या तेजस्वितेवर जंग चढला आहे. याचा अर्थ त्यांस इतर राष्ट्रांच्या मानानें अकल, दुषारी, बुद्धि, शील, शौर्य, धैर्य, मन व मान हीं कमी आहेत असें समजण्याचें कारण नाही. चालू युद्धांतील क्षेत्रांत इराक, मिसरदेश, आफ्रिका व इतर देशांतील समरभूमीवर हिंदी माणूस कोणत्याहि प्रकारें हीन दर्ज्याचा न ठरतां अत्यंत बुद्धिमान व चिकाटीचा लढवऱ्या ठरला आहे. मागील महायुद्धांतहि याच प्रकारें हिंदुस्थानची कामगिरी आहे. मग त्याच्याशीं प्रतारणा करून कसें चालेल ? मागें प्रतारणा झाली तिची पुनरावृत्ति न व्हावी, व सगळ्या राष्ट्रांनीं बंधुत्वाच्या नात्यानें बरोबरीनें चालावें यांतच जगाची प्रगति आहे. सर्वांनीं “ एकमेकां करूं सहाय्य अवघे धरूं सुपंथ । ” ही उक्ति लक्षांत बाळगली पाहिजे. आंतरराष्ट्रीयत्वाच्या अनंत प्रांगणांत शिरतांच राष्ट्रीयत्वाच्या काल्पनिक भिंती फोडण्याइतकी मनाची उदारता वाढविली पाहिजे. पण उच्च तत्त्वे तोंडानें बोलत असतां प्रत्यक्ष व्यवहारांत मात्र याच ठिकाणीं चुकत आले आहे. युद्धपूर्वकाळीं हिंदुस्थानला स्वतःचें पुरेसें आरमार नव्हतें हा त्याचा दोष नसून राष्ट्रांच्या बऱ्यावाईटांची काळजी वाहणाऱ्या सूत्रचालकांचा, सरकारचा दोष होय. मुत्सद्यांच्या अदूरदृष्टीचा व फाजील घमेंडझोर वृत्तीचा हा दोष होय. जर्मनतज्ञ कौंट पकर यानें १९३९ मध्ये ब्रिटनची शक्ति काय (How strong Britain is) नांवाचें एक उपयुक्त पुस्तक लिहिलें त्यांत ‘ ब्रिटिश शिपिंग ’ नांवाचें एक प्रकरण आहे. त्यांत तो म्हणतो:—

‘ The merchantile marine represents a big source of revenue to the Country ’ ह्य. व्यापारी जहाजांपासून होणारा नफा हें इंग्लंडचें मोठें द्रव्यसाधन आहे. गोष्ट खरी, पण ती इंग्लंडलाच नसून हिंदुस्थानलाहि एके काळीं होती. या बाबतींत हिंदुस्थानचे हातमाग या मागेंच तोडले आहेत. ते त्याला परत मिळवून घ्यावयाचे म्हणजे या देशाचा जहाजी व्यापार या देशाचा फायदा दृष्टीसमोर ठेवूनच चालवावयास पाहिजे. समुद्रकिनारा असलेल्या कोणत्याहि देशाला आपलें अस्तित्व टिकवावयाचें तर त्यास स्वतंत्र आरमार पाहिजे व संपन्नता पाहिजे तर त्याचा अन्तर्बाह्य व्यापार त्याच्याच हातांत पाहिजे. त्याजवर दुसऱ्या राष्ट्राची सत्ता चालतां कामा नये. यालाच खरें खरें आर्थिक स्वातंत्र्य म्हणतात. २८ जुलै १९१८ च्या “ केसरी ” त लोकमान्य

टिळकांनीं लिहिलेलीं वाक्यें आजहि किती खरीं आहेत ! ते लिहितातः—“ विलायतेंतील मुत्सद्यांनीं आयर्लंडसंबंधीं बोलतांना स्वराज्य व स्वदेशरक्षण यांची जोडी अभेद्य आहे असें पार्लमेंटसभेस बोलून दाखविलें...स्वदेशरक्षण हा एक मनांत घुसणारा आणि उत्साहवर्धक मंत्र आहे. मंत्र आहे खरा, पण तो पूर्ण सिद्धिप्रद होण्यास स्वदेश किंवा मातृभूमि या शब्दांनीं ज्या भावना स्वातंत्र्यप्रिय सुधारलेल्या राष्ट्रांच्या मनांत उद्भवतात त्याच हिंदुस्थानांतील लोकांच्या मनांत उद्भवल्या पाहिजेत. नाहीपेक्षां “ नांव सोनूबाई आणि हातांत कथलाचा वाळा ” अशा प्रकारची स्थिति घ्वावयाची. मातृभूमि म्हणजे केवळ ज्या देशांत आपण जन्मलों तो देश नव्हे...मातृभूमि या शब्दानें केवळ जन्मदात्रीच नव्हे, तर ज्यू भूमींत आपलेपणानें वागण्याचा आपला हक्क आहे त्या भूमीचा बोध हेत असतो...हिंदुस्थानांतील लोक लायक असोत वा नसोत, लायक असल्यास ठीकच झालें; नसल्यास त्यांना लायक करून त्यांच्याकडून स्वदेशरक्षण करविलें पाहिजे. याच्या आधीं २७ फेब्रु. १९१७ च्या केसरीच्या अंकांत “ ही वेळ आहे, लष्करांत शिरा ” या शीर्षकाखालच्याहि लेखांत हाच इशारा स्पष्टपणें विशद करण्यांत आला आहे. “ ज्या आरमारावर इंग्रज लोकांचा सर्वस्वीं भरंवसा होता तें आरमार पाणबुड्याच्या आघातामुळें इतउत्तर आपली पूर्ण कामगिरी देण्यास कितपत समर्थ राहील, आणि परचक्रापासून साम्राज्याचें रक्षण करण्यास त्यांत कांहीं फेरफार केले पाहिजेत कीं काय याबद्दल विलायतेंतील मुत्सद्यांतच चर्चा चालू आहे...तद्वत्च युरोपांतील महायुद्धामुळें जो तो देश खडबडून जागा होऊन आपल्या व्यापारांत, आपल्या सैन्यांत, आपल्या आरमारांत किंवा आपल्या आर्थिक व्यवस्थेंत आपापल्या राष्ट्राचें वर्चस्व कायम राखण्यास पुढें काय सुधारणा केल्या पाहिजेत या विचारास लागला आहे. ”

या वरील विचारसरणीप्रमाणें हिंदुस्थानांतील तरुण यापुढें दुसऱ्याच्या हातानें न जेवतां स्वतःच्या हातानें जेवूं इच्छितो. आपल्या राष्ट्राचें आर्थिक धोरण आपल्या हातानें ठरवूं चाहतो, व स्वतःचें आरमारी, हवाई व खुष्की दल यांच्या बळावर स्वदेशाचें रक्षण करण्याची महत्त्वाकांक्षा बाळगतो. हें करण्याचें ज्ञान संपादतांना जो कमी अधिक वेळ आपल्या शिक्षकाच्या हाताखालीं घालवावा लागेल तो घालविण्यास तो तयार असला तरी यापुढें तो शिक्षकाकडून अपमान करून घेण्यास तयार नाही, किंवा पिढ्यान् पिढ्या व शतकानुशतकें आपलें स्वातंत्र्याभिमुख राष्ट्र शिक्षकराष्ट्राच्या पारतंत्र्याखालीं राहूं देण्यास तयार नाही. “ प्राप्ते तु

षोडश वर्षे पुत्रे मित्रवदाचरेत् ” या न्यायाने हिंदुस्थानांतील नागरिक आतां मित्र म्हणून बरोबरीच्याच नात्यानें वागूं इच्छितात, व तसेंच वागण्याचा त्यांचा कृत-निर्धार आहे. घरांतील मालकानें मोटर घेतल्यावर तो स्वतः ती हाकूं इच्छितो व त्यासाठीं मोटर चालविण्याचें ज्ञान करून घेण्यास्तव तो शोफरचें ऐकतोहि, पण शोफरनें आपला दर्जा विसरतां कामा नये, किंवा राजपुत्राच्या कॅपॅनियननें राज-पुत्राचा मान राखूनच आपलें कार्य केलें पाहिजे, कारण तो कांहीं झालें तरी पगारी नोकर आहे हें विसरून चालावयाचें नाही. तसेंच यापुढें स्वदेशरक्षणाच्या सर्व बाबींत आपण ज्ञानविज्ञानसंपन्न होऊन हीं खातीं आपल्या अकलहुषारीनें चालवून स्वदेशाचें रक्षण करावें अशी तरुण हिंदुस्थानची इच्छा आहे व आतां तो यापुढें हुंगामी अधिकाराच्या कमिशनसवर अवलंबून न राहतां युद्धकालांत ज्याप्रमाणें दिरंगाईचें शिक्षण न घेतां शक्य तितकें त्वरित शिक्षण पुरें करून त्यास कमिशनें मिळालीं (सामान्यतः निदान ३ वर्षे लागणारा अभ्यास जेमतेम नऊ महिन्यांत आटो-पून कित्येक हिंदी तरुण युद्धक्रमास ठाकले आहेत !) त्याच पद्धतीची वाढ करून वरच्या सर्व पायऱ्या आत्मसात् करूं इच्छितो व या इच्छांच्या आड तो कोणासहि येऊं देणार नाही. या सर्व गोष्टी होण्यास ज्या ज्या सोयींची गरज असेल त्या त्या गोष्टी कालाच्या परिस्थितीस अनुसरून न बदलतां “ दशवार्षिक ” “ पंचवार्षिक ” योजना अंमलांत आणून हिंदी सैन्य सर्वप्रकारें “ राष्ट्रीय ” मानास साजेसें तो करूं पाहतो, व यांतच “ हिंदी राष्ट्रीय आरमार ” येतें. पाण्यांत शिरल्याशिवाय पोहतो येत नाही. “ Take care of the pence, and pounds will take care of themselves. ” “ दिडकी राखायला शिका कीं मोहरा तुमच्या हातांत आल्याच समजा. ” या न्यायानें प्रत्येक खात्यांतील कामाची बारीक सारीक माहिती तरुण हिंदवासीयानें करून घेतली पाहिजे, म्हणजे मग त्यास कोणीहि “ नालायक ” म्हणण्यास धजणार नाही या उत्सुकतेनें प्रेरित होऊन हिंदी तरुण आज पुढें पाऊल टाकत आहेत. त्याचा उत्साह पहा व तो आतां वयांत येऊन अधिकारसूत्रें आपल्या हातांत घेण्यास बद्धपरिकर झाला आहे हें लक्षांत घ्या, व मग अशा कमी अनुभवी, पण उत्साहपूर्ण हिंदी तरुणाशीं स्नेहसंबंध ठेवून यापुढें स्वतंत्र हिंदुस्थानशीं आपला सलोखा असावा या बुद्धीनें वागल्यास व अडीअडचणीचे वेळीं त्यास अनुभवाचा सल्ला दिल्यास हा तरुण हिंदुस्थान खास खास इंग्लंडचा सच्चा दोस्त राहील. पण अशा या उत्साही तरुणाचा अवसानघात न होतां

तो पूर्णपणे आपल्या स्वातंत्र्याचा उपभोग घेण्यास समर्थ होण्यासाठी त्यास लागणारी मदत त्यास द्या. चीनला स्वतंत्र होण्यासाठी मदत पुरवितां, जर्मनांच्या टांचेखाली तुडविल्या जाणाऱ्या राष्ट्रांना मदत पोंचवितां, व मग या हिंदुस्थाननेच काय पाप केले की त्याच्या स्वातंत्र्याचा उच्चार करतांच शब्दच्छलास सुरुवात व्हावी ! कौट पक्करने म्हटल्याप्रमाणे ' With all its riches and all its power the British Empire has determined on a great undertaking. It wishes to make itself the crystallization point of a new and bigger common-wealth of peoples, and one in which peace and justice will reign. But in advancing to this undertaking it has left one flank uncovered ; it is no longer in a position to resist moral weapons. Great Britain desires and must pursue a morally justifiable foreign policy. ' [How strong is Britain, p. 263 1939] आपल्या हातची सत्ता व संपत्ति या दोन्ही साधनांच्या सहाय्याने एक मोठी कामगिरी ब्रिटिश साम्राज्याने उचलली आहे. शांतता व न्याय यांचे राज्य चालविणारे असे एक नवीन व अनेकवर्षांची संघटित व अनेक राष्ट्रांच्या एकीकरणाने उत्पन्न होणारी राज्यपद्धति स्थिरजीवी करण्यांत आपण मुख्य केन्द्र व्हावे अशी या साम्राज्याची इच्छा आहे. परंतु हे कार्य करीत असतां या साम्राज्याची एक बाजू उघडी पडली आहे व ती म्हणजे या साम्राज्याला नैतिक शस्त्रांना विरोध करता येणार नाही. परराष्ट्रीय राजकारणांत यापुढे नैतिक पद्धतीचा अवलंब करणे अवश्य आहे व असे करण्याचीच ग्रेट ब्रिटनची इच्छा आहे. ' ही सदिच्छा व उदारबुद्धि ब्रिटिश मुत्सद्यांच्या मनांत उत्पन्न होणे मात्र कठीण काम आहे. कारण नुक्तेच अशी सदिच्छा करणारे ब्रिटिश सरकारचे एक प्रमुख मुत्सदी मि. ईडन यांनी लीड्स येथे भाषण करतांना स्वच्छ सांगितले की, ब्रिटिश साम्राज्याचे वर्चस्व संबंध जगतीतलावर पूर्वीप्रमाणेच रहावे ही इंग्लंडची महत्त्वाकांक्षा आहे ! सर्वांच्या बोक्यावर आपला हक्क गाजविणारे राष्ट्र सगळ्यांचे हितचिंतन करू शकणार नाही. समसमान न्याय्य व नीतिमान सरकारांची संयुक्त राजपद्धति म्हटली की मग ब्रिटिश साम्राज्य ते कसे राहणार ? सर्व राष्ट्रे समान पातळीवर उभी राहिल्याखेरीज कॉमनवेल्थ ऑफ नेशन्स होऊंच शकत नाही ; व हे व्हावयाचे की जगतांत उच्च-नीच, काळा-गोरा, पीत-ताम्र, श्रीमंत-गरीब हे भेद नाहीसे

व्हावयास पाहिजेत. एक स्वतंत्र व बाकीचे त्याच्या तंत्राने वागणारे, किंवा अनेक स्वतंत्र व काहीं परतंत्र असे उपयोगी नाही. ही स्थिति आज नाही म्हणून तर हिंदुस्थानांत असन्तोष आहे. शब्दच्छल करून कोणतीहि गोष्ट कोणास पटणार नाही. हिंदुस्थानांत कोणत्याहि एका वर्णाचे, जातीचे, धर्माचे असे अधिक व मध्यवर्ती विशिष्ट हक्क उपयोगी नाहीत. असे ज्ञालें तरच संतुष्टता नांदेल व सरकार बलिष्ठ होऊ शकेल. या संबंधांत जहाजी प्रकरणांत हिंदुस्थानचे सर्व जातीचे लोकांचे म्हणणे काय ते पहाणे जरूर आहे. त्यासाठीं सिंधा कंपनीला अभिनंदन-पर पत्रांत वेगळाल्या लोकांचीं मते लिहिलेलीं आढळतात तीं हिंदुस्थानचीं प्राति-निधिक मते म्हणतां येतील. एवढ्याकरितां ते उतारे वाचणे अवश्यक आहे.

कविसम्राट रवीन्द्रनाथ टागोरः—“ I hope the day is not distant when Indians shall sail the seas in their own ships flying the flag of their country. ” स्वतःच्या मालकीच्या बोटींमधून स्वतःच्या राष्ट्रीय निशाणाखालीं दूरवर समुद्रावर जलसंचार करण्यास हिंदुस्थानी लोक जातील तो दिवस फार दूर नाही अशी आशा करतो.

सर प्रफुल्लचन्द्र रेः—“ The step-motherly attitude of the State has been to a great extent responsible for the decline of the industry and it is high time that a revival of it should be taken up in right earnest. ” बोटीव्यापाराचा व बोटीधंद्याचा नाश होण्याचे कारण मुख्यतः या बाबतींत सरकारने धारण केलेला सापत्नभाव होय. या धंद्याचे पुनरुज्जीवन करण्यास मुळीच विलंब करतां कामा नये.

सर मिर्झा इस्मायलः—“ Wishes the fullest measure of success to this pioneer enterprise and hopes that it will blaze the trail for a great national ship-building industry in India and by the foundation of a great naval future for this country. ” आपल्या नवीन मार्गदर्शक साहसाला पूर्ण यश चिंतितो व आशा करतो की याचे प्रकाशांत हिंदुस्थानी राष्ट्रीय बोटींची वाढ होऊन या देशाचे बोटीच्या धंद्याचे भविष्य उच्चतर होण्यांत यास यश मिळो.

डॉ. जॉर्ज अँरडेल (थिऑसॉफिकल सोसायटीचे अध्यक्ष)ः—“ I hope that in congratulating all concerned it may be my good

fortune some day to confine my travelling throughout the world to ships owned and manned by Indians.” सर्वांचे अभीष्ट चिंतन करित असतां मला आशा वाटते कीं लौकरच माझ्या नशीबानें सर्व जगभर प्रवास करित असतां तो हिंदी मालकीच्या हिंदी लोकांनींच चालविलेल्या बोटींतून व्हावा.

लाला पद्मपंत सिंधानिया:—“ No country wholly dependant for the transportation of its ocean commerce upon other countries, like that of our country, can have any independence or certainty of movements or profitable trading, apart from the great inconvenience caused to the Indian industries.” आपल्या देशाप्रमाणेच स्वतःच्या देशच्या सागरव्यापारासाठीं दुसऱ्या देशावर अवलंबून असणाऱ्या कोणत्याहि देशाला किफायतशीर व्यापार किंवा हालचालींचा निश्चितपणा या बाबतींत स्वातंत्र्य असूं शकत नाही. या परावलंबिपणामुळे शिवाय हिंदी औद्योगिक धंद्यांचें नुकसान होतें तें वेगळेंच.

रंगून शिपर्स:—“ We hope and pray to Almighty God this Ship-yard of India constructed on modern lines will turn out hundreds of up to date passenger Cargo and naval vessels, thus giving India opportunity of conveying over Seven seas of the world her products and requirments as well as passengers in the country ships protected in time of need by her own navy.” आम्ही आशापूर्वक परमेश्वरास कर्णा भाकतीं कीं आधुनिक सुधारणांनीं सुसज्ज अशा आपण उभारलेल्या या हिंदुस्थानी नव्या गोदींतून शेकडों प्रवासी, सामानवाहतुकी व इतर समुद्रोपयोगी बोटी तयार होवोत व त्यायोगें हिंदुस्थानला साता समुद्रावरून आपला सागरव्यापार व आपले प्रवासी लोकांची वाहतुक करतां यावी व त्यांचें रक्षणार्थ योग्यकालीं हिंदुस्थानचें आरमारहि तयार होवो !

मिसेस मागरेट कझिन्स:—“ We know fully well what reputation, prosperity and service to the country shipbuilding brings, how utterly necessary it is at all times as now.” स्वदेशाला स्वदेशी जहाजी धंद्यानें नावलौकिक, संपन्नता व देशसेवा यांची केवढी

जोड मिळते हें आम्हांस पूर्णपणें अवगत आहे. या धंद्याची नेहमीच व सद्यःकालीं तर अधिकच अवश्यकता आहे.

जमशेट नसरवानजी, कराची:—“Trust lead given by Soindia will go long way in fulfilling vital need Indian shipping and in building National mercantile marine able to serve entire coastal and foreign trade of India.” सिंदिया कंपनीने घालून दिलेल्या धड्याचा उपयोग हिंदी जहाजी धंद्यास होवो व राष्ट्रीय व्यापारी आरमार तयार होवो. तसेंच या देशाच्या किनाऱ्यालगतचा व परदेशी व्यापार करण्यास तें समर्थ होवो.

याप्रमाणें कवि, शास्त्रज्ञ, अध्यात्मवादी, व्यापारी, पारशी, मुसलमान, हिंदु, ईंग्रज वगैरे या देशांतील सर्व नागरिकांचीं मते थोडक्यांत दिली आहेत. त्या सर्वांचा मतितार्थ एवढाच कीं, हिंदुस्थान यापुढें आरमारी व जहाजीव्यापारांत स्वयंनिर्णयतत्त्वानें स्वयंशासित असावयास पाहिजे. यासंबंधांत कॅम्डर रसेल ग्रेनफेल आर. एन्. आपल्या “Seapower in the next war” नामक ग्रंथांत म्हणतात:—

“Indeed a policy for the dominions aiming at self sufficiency seems a desirable one from several points of view. It is for one thing the logical corollary of the statute of West Minister. The Dominions having demanded and obtained this legal sovereignty the only satisfactory and honest procedure is for them to assume to the full all the responsibilities of the sovereignty at the same time as they enjoy the advantages.....The more, therefore, that each Dominion can be self-defending the better for its moral structure.

(Sea power in the next war, P. 169)

अर्थ:—बसाहतीराष्ट्रांनी संरक्षणाचे बाबतीत स्वयंपूर्ण असण्याचें धोरण स्वीकारावयाचें ठरविणेंच योग्य आहे. स्टॅच्यू ऑफ वेस्टमिनिस्टरचा कायदा लागू करण्याचा तो तर्कशुद्ध व नैसर्गिक परिणामच होय. बसाहतींनी आपला स्वातंत्र्याचा हक्क मागून घेतला व तो त्यांनी मिळविला. मग त्यानंतरचा सोयीचा व प्रामा-

निकपणाचा मार्ग म्हटला म्हणजे त्यांनी आपल्या संरक्षणाची पूर्ण जबाबदारी उचलवी हाच होय. ज्याला मालकीचा फायदा पाहिजे त्याने जबाबदारीहि घ्यावयास पाहिजेच. म्हणून वसाहती जितक्या लौकर स्वयंशासित होतील व स्वसंरक्षणास समर्थ होतील तितकें बरेच आहे, कारण त्यायोगें त्याच्या नैतिक सामर्थ्यांतहि भर पडेल.

हिंदुस्थानला युद्धोत्तर कालांत स्वातंत्र्य मिळणारच मिळणार यांत तिळमात्र संदेह नाही असें सर्व विचारी लोक बोलत आहेत. ब्रिटिश मुत्सद्दी तर एकसारखी घोषणाच करीत आहेत की, युद्धोत्तर कालांत हें करणें प्राप्तच आहे. प्रश्न आहे तो फक्त गृहकलह मिटविण्याचा व पक्षोपक्षांत एकवाक्यता घडवून आणण्याचा. यावरून हिंदुस्थानला डोमिनियन स्टेटसचा दर्जा कॉमन-वेल्थमध्ये स्टॅच्यूट ऑफ वेस्टमिनिस्टर अन्वये मिळणार हें नकी आहे असें जर खरें धरून चाललें तर त्यावर स्वसंरक्षणाची जबाबदारी येणारच हीहि गोष्ट खरी आहे. पण संरक्षण म्हणजे कांहीं चेष्टा नव्हे कीं घेतली बंदुक खांद्यावर व चालला समरभूमीवर ! संरक्षण ही बाब अभ्यासाची, नजर मरण्याची, संवयीची, धकावुकीच्या अनुभवाची, शिक्षणाची असल्यानें हिंदी माणसांस यासंबंधी असलेल्या सर्व बाबींच्या शिक्षणामधून जाणें भाग आहे; व त्याकरतां जागोजाग प्रांतानिहाय फौजी शिक्षणाच्या शाळा काढावयास पाहिजेत. त्याकरतां पूर्वतयारी केली पाहिजे. शिक्षणाच्या शाळांमधून या शिक्षणाचा अन्तर्भाव करावा लागेल. जूनियर, सीनियर कॅडेट कोअर उभारावे लागतील. हें झालें तरच शिक्षणसंस्थांतून फौजी शाळांत शिरणारे विद्यार्थी निवृं शकतील. याचा आतांपासूनच विचार करावयास शिक्षणाधिकारी व शैक्षणिक तज्ज्ञ लागतील तर बरे. गेलीं दीडशें वर्षे फौजी जीवनकमापासून दूर गेलेल्या लोकांस एकदम तयार करणें बोलण्या इतकें सोपें नाही. शाळेंतील शिस्तींत व शिक्षणांत यापुढें फौजीयोजना करावी लागेल व राष्ट्रांतील सर्व विद्यार्थ्यांस त्यांच्या अंगवळणी पडलेल्या नेमळट व सुखासीनपणाच्या घृतींतून बाहेर काढावें लागेल. विद्यार्थ्यांस मधून मधून खुष्की फौजा, वैमानिक दलें व आरमार यांचे देखावे दाखवून त्यांस हर्षित व उत्साहपूर्ण करावें लागेल व त्यांच्या आवश्यकतेची जाणीव पटवून द्यावी लागेल. चालू युद्धांतहि लाखों लोक युद्धकार्यांत अहमहमिकेनें भाग घेताहेत व रणांगणावरहि त्यांनीं आपलें तेज चमकविलें आहे. त्यांत आजपर्यंत “ लढाऊ ”

म्हणून म्हटले गेलेलेच लोक नसून “ बिनलढाऊ ” म्हणून अवमानित केलेलेहि सहस्रावधि व लक्षावधि आहेत. शौर्यधैर्यादि गुणांचा मक्ता काहीं विशिष्ट वंशांनाच मिळालेला नसतो. हे गुण अंगी असावयास पाहिजेतच, पण त्यांचा योग्य प्रसंगी विकासहि करावयास पाहिजे असतो. उठल्या बसल्या त्यांना ठेचाळीत राहल्यानें त्यांचें स्वरूप दिसणार कसें ? यांची वाढ व्हावयास योग्य उत्तेजन व परिपोषहि पाहिजे असतो. १० सप्टेंबर १९४२ रोजी हिंदुस्थानविषयक वादविवादाचे वेळी प्राइममिनिस्टर चर्चिल यांनी काढलेले उद्गार पहाः—“ The bravery of Indians has been distinguished in many theatres of war. “ हिंदुस्थानी फौजी लोकांनी युद्धांतील वेगवेगळ्या क्षेत्रांत आपली मर्दुमकी गाजविली आहे ” याचप्रमाणें रॉयल इंडियन नेव्हीमधील हिंदी लोकांनी आपलें पाणी प्रकट केलें आहे. परवां परवांपर्यंत ज्यांना द्विणविलें त्यांच्या अंगीं एकाएकीं शौर्यधैर्याचा संचार झाला कोटून ? लष्करी अधिकाऱ्यांच्या जवळ शौर्याचीं इन्जेक्शन्स नसतात ! अंगीं असेल तेंच प्रकट होतें. पण अंगीं असून तें प्रकट करण्यास वावच दिला नाही तर तें प्रकट होणार कसें ? सारांश हिंदी लोक जगांतील कोणत्याहि वंशाच्या, वर्णाच्या किंवा धर्माच्या लोकांबरोबर उभे राहण्याइतके खास समर्थ आहेत, पण दुर्दैवानें आजवर त्यांचा उत्साह मारला गेला. आतां यापुढें तो दवून राहणें शक्य उरलें नाही. १९२० पासून गेल्या वीसबावीस वर्षांत विशिष्ट धोरण ठरवून जर रशियाला आपला देश जर्मनीला तोंड देतां येण्याएवढा सांपत्तिक व लष्करी दृष्ट्याहि संपन्न करतां आला, चीनच्या अफाट मुलखांत पडत्या काळांतहि भिन्नुड समजले गेलेले चिनी लोक एवढ्या चिकाटीनें लढण्यास समर्थ होऊं शकले, सात आठ कोटी जर्मन लोक आपल्या राष्ट्रांत वीरवृत्तीचा परिपोष करू शकतात, तर तीच गोष्ट हिंदुस्थानांत साध्य न होण्यास कोणत्या तर्कशास्त्राचा किंवा इतिहासाचा पुरावा आहे ? बीं रुजवले, त्यास पाणी घातले, थंडीवाऱ्यापासून व प्रखर उन्हापासून त्याचें रक्षण केलें, तर झाड चांगलें वाढीस लागतें व त्याचीं मधुर व रसदार फळे चाखावयास मिळतात. हाच न्याय हिंदुस्थानच्या स्वातंत्र्यबीजास लावला तर त्याचा इष्ट असाच परिणाम होणार नाही काय ? पण तसें करण्यास ब्रिटनच्या मुत्सद्यांनीं आपल्या मनांत वसत असलेला सापत्नभाव टाकून या कार्यास जीवेंभावे मदत करावयास पाहिजे. हिंदुस्थानच्या चाळीस कोट प्रजेमधून निदान दोन अडीच कोट लोक खुष्की, वैमानिक

व आरमारदलांतील शिक्षण घेऊन प्रचण्ड सेना तयार करू शकतील. याकरतां हिंदुस्थानच्या आरमारबोटी व व्यापारी बोटींची वाढ करावी लागेल व त्यांवरील इरहुन्नरी कामांतील निष्णात तज्ज्ञ तयार करावे लागतील. याप्रमाणे स्वयंपूर्ण होण्यास या उद्योन्मुख राष्ट्रास कांहीं काळ लागेल यांत शंका नाही. याकरतां हिंदी लोकांस मनाची तीव्र तळमळ विवेकानें शांत करून सतत अभ्यास करावा लागेल, अंगीं शिस्त बाणून घ्यावी लागेल व इंग्रज लोकांस या देशाशीं स्नेहसंबंध कायम ठेवून आपलें ज्ञान देतांना मनाचे थोडे कष्ट सहन करावे लागतील. पण असल्या दोन्ही पक्षांच्या तयारीतून व तपश्चर्येतूनच भावी भारताची व त्याबरोबरच भावी सौख्यमय जगताची निर्मिती व्हावयाची आहे. जगतांतील शांतता व संतोष हिंदुस्थानच्या स्वातंत्र्यावर अवलंबून आहे. जिकडे तिकडे शांति नांदावी, सर्वांनीं आनंदांत रहावें, कोणी कोणावर कुरघोडी न करतां सर्व राष्ट्रांनीं परस्पर प्रेमभावानें वागावें हीच सदृच्छा अटलांटिक चार्टरच्या मागें आहे. शब्दांत ती जशी दिसते तशी ती अन्तःकरणांतहि असेलच काय ? ती जर खरोखरच असेल व शब्द उच्चारतांना हातचा एक जर राखून ठेवलेला नसेल तर हिंदुस्थान स्वयंशासनसमर्थ झाल्यास त्याला स्वतंत्र हिंदी आरमारच पाहिजे. मग यापेक्षां तरुण हिंदुस्थान ज्यास्त काय मागतो ? “ दुसऱ्याचे दुःखें दुखावें, दुसऱ्याचे सुखें सुखावें । सगळेचि सुखी । ऐसी वासना ॥ ” असें सदैव धोकणारा हिंदुस्थान स्वतंत्र झाल्यावर दुसऱ्या कोणत्याहि राष्ट्राच्या उगाच वाटेस जाणार नाही. परकी राष्ट्रावर आक्रमण करून त्यास पारतंत्र्यांत डांबून ठेवण्याची त्याची ऐतिहासिक परंपरा नाही. इतरांनीं आपला शब्द व करार प्रामाणिकपणानें पाळून त्याचेवर सोळाव्या सतराव्या शतकाप्रमाणें चोरटे हल्ले करतां कामा नये. आची तो सतत डोळ्यांत तेल घालून काळजी घेत राहील. औदार्याच्या गुणाचें भोळसटपणांत रूपांतर न होऊं देण्याची दक्षता त्याला बाळगावी लागेल, पाहुण्याला देव मानून त्याचें मनोभावे स्वागत करतांना आपलें घर गमावतां कामा नये एवढें व्यवहारचातुर्य त्याला खर्च करावें लागेल. पण बाहेरच्या राष्ट्रांस त्यावर आक्रमण करण्याची दुर्बद्धि झालीच तर—तर काय—या बाहेरील सागरआक्रमणास तोंड देऊन हिंदुस्थानचें रक्षण करण्यास समर्थ असें स्वयंशासित हिंदी आरमार त्याला जप्यत तयार ठेवावेंच लागेल, तरच या राष्ट्राचें अस्तित्व शाबूत राहूं शकेल असा हिंदी तरुणांस विश्वास वाटत आहे. रॉयल इंडियन नेव्हीचे प्रमुख

व्हाइस अॅडमिरल सर हर्बर्ट फिट्झबर्ट यांनी न्यू दिल्ली येथे हिंदुस्थानचा निरोप घेतांना प्रेस कान्फरन्सपुढे ता. १९ मार्च १९४३ ला भाषण केले त्यांत त्यांनी हेंच म्हटलें आहे. तें असें:—“ We like to think that India's first line of defence is or should be, the navy, for it is from across the seas that any threat to India is bound to come. There should therefore be no cheese pairing of the naval effort after the war. India of the Future must be able to stand upon her own naval feet. The day is over when India can say: Let somebody do the naval job for me.” याचा थोडक्यांत मतितार्थ हा की “ हिंदुस्थानवर येणारें संकट समुद्रावरून व म्हणून त्याची पहिली संरक्षक फळी म्हणजे आरमार व यांत हिंदुस्थानानें स्वतःचे पायावर उभें राहावें. ” ईश्वर करो व जगतांत अशी सद्बुद्धि नांदो व चालू युद्धांतील पराक्रमी दोस्त राष्ट्रांनीं हा पराजित, हा यशस्वी, हा अपराधी व तो निरपराधी, हा लायक व तो नालायक, असे मनःकल्पित भेद टाकून तद्वाच्या वेळीं जगतांत बंधुभाव वाढून सर्वासुख लाभण्याची तरतूद तद्परिषदेत होवो व सर्व जगतांत आनंदी आनंद पसरो ! वराच काळ परवशतेत लोळणाऱ्या हिंदुस्थानास पूर्ण स्वातंत्र्य लाभो व त्याचें एक संरक्षण प्रतीक म्हणून हिंदी महासागर, सिंधु सागर व गंगा सागर यांवर “ राष्ट्रीय हिंदी आरमार ” फेऱ्या घालून त्यावर स्वतंत्र हिंदुस्थानचें भावी निशाण लौकर फडकूं लागो व आजवर मागे पडलेले व्यापारी व लढाऊ आरमारांची भरभराट होवो !

“ हिन्दी राष्ट्रीय आरमारा ” ची स्थापना

युद्धोत्तर कालांत लवकर होऊन जगतांत वेगळाले वंश व राष्ट्रे स्वातंत्र्यानुभवांत आनंदानें राहोत व त्याबरोबच हिंदुस्थानास सुखसंपदा व वैभव मिळून विश्वबंधुत्वाचा प्रसार होऊन सर्व मानव जातीस सुख मिळो. “ सर्वेऽत्र सुखिनः संतु सर्वे संतु निरामयाः । सर्वे भद्राणि पश्यंतु न कश्चित् दुःखमाप्नुयात् ” व जगांत शांति नांदो.

ॐ शांतिः शांतिः शांतिः



हिंदुस्थानचा सागरविक्रम



सूची

विषय	पृष्ठ	विषय	पृष्ठ
अ		आ	
अकबर	७२, ७३, ८२, ११७, ११९	आगबोटीस मदत	
अकबराचा खाजगी व्यापार	८४	इंग्लंड व हिंदुस्तानची तुलना	१८१
„ चें नौकाखातें	७४	आंग्रे कान्होजी	१०२, १०३
„ चीं सागरयुद्धें	७७	„ कुटुंब	१२८
अगार्थचिलीस	४३	„ चा वचक	१११
अग्निरक्षकांचीं कामें	२०९	„ तुळाजी	१०५, १०८, १०९, ११०, १११, १२८
अग्रमंदिरा नौका	१६	„ मानाजी	१०३, १०४, १०५, १०८, १०९
अर्थशास्त्र-कौटिलीय	५, ४५	„ सखोजी	१०३
अनुधर्वा नौका	१६	„ संभाजी	१०३, १०४, १०५
अबदुररझाक	६६	आंगलकाल	३, ८
अबुलफझल	७, ७३	आंध्रभृत्य राजे	२३, २४
अबुलफिदा	६२	आंध्र राजे	४६
अब्दुर-सर शिवस्वामी	१६८	आरमार	
अरुंडेल जार्ज, डॉ.	२२७	„ अकबरचें	७४
अल् इद्रिसी	६	„ औरंगजेबाचें	८१
अल् बिलादुरी	६	„ गोवळकोंड्याचें	८५
अलेक्झांडर	४, ४३, ४४	„ जहांगीरचें	७९, ८०
अशोक सम्राट	५, ४६	„ ब्रिटिशांचें हिंदी	१२१
असेंब्लीचा ठराव १९२८ चा	१७१	„ मराठ्यांचें	१०८-१११
„ तील वादविवाद	१७७		

विषय	पृष्ठ	विषय	पृष्ठ
आरमार महंमूद गुजराथ सुलतानचें	६७	इंडियन रॉयल नेव्हीचें दळणवळण खातें	२११, २१२, २१३
„ मुंबईचें	१२६	„ „ „ च्या नवीन गोद्या	२०५
„ विशाळगडचे राजाचें	६७	„ „ „ चें नांव बदलण्याची	२२०
„ शहाजानचें	८०	जहूरी	२२०
„ शिवाजीचें	९४, ९५, ९७	„ „ „ चे नाविक लष्करी	२०८
„ राष्ट्रीय हिंदी स्थापना	२३३	„ „ „ तील पगार व	२१५, २१६
इ-ई		वयोमर्यादा	२०४
इंग्रज व पोर्तुगीज झटापटी	११९,	„ „ „ च्या बॅसेट ट्रालर्स	२०४
१२०, १२२		„ „ „ ची राखीव फौज	२०४
„ पेशवे तह	१०९	„ „ „ च्या शिक्षण शाळा	२०६
„ शिवाजी तह	१००, १०१	„ „ „ चें शिल्प व	२१०, २११
„ आरमाराचीं नांवें	१२१	बांधकामखातें	२१०, २११
इंचकेप लॉर्ड	१९२, १९३, १९४	„ „ „ ची १९३९ ची	२०४
इंडियन डिफेन्स स्काडून	१४१	स्थिति	२०४
„ धी मर्केटाईल मरीन कमेटी		„ मरीन	१२१, १३९, १४१
१६८, १७०, १९२		„ „ रॉयल १२१, १४०, २०२	
„ नेव्ही	१२१, १३८	„ „ हर मॅजेस्टिज्	१२१
„ नेव्हल डिसीप्लीन बिल	२०३	इंडियन सबव्हेन्शन	१६३
„ नेव्हीचा बिल्ला	१३९	„ स्कल्पटर अँड पेंटिंग ग्रंथ	२५, २६
„ रॉयल नेव्ही	१२१, २१९	ईडन, मि०	२२६
„ „ „ ची स्थापना	२०२	ईर्त्सिग इन्वन्टूझ	६, ५४, ५५, ६६
„ „ „ चे अभिरक्षक	२०८	ई-इलियट, सर	६
„ „ „ चें औषधी खातें	२१४	ईलियट	५९, ६६, ७६, ७७
„ „ „ ची कामगिरी	२०७		
„ „ „ चें जमाखर्च खातें	२१३, २१४		

विषय	पृष्ठ	विषय	पृष्ठ
ईस्ट इंडिया कंपनीच्या अधिकारांत		कराणी	७४
वाढ	१२५	कलोनियल सबव्हेन्शन	१६३
इंडियन व कामवेल	१२५	कॅडेट्स	१७७
„ „ मरीन	१२१	कॉसमस डिकोफ्लॅस्टीस	६,४८,५४
„ „ मर्केटाईल मरीन	१३८	कान्टीलो निकोलो	२६,६६
„ „ च्या वखारी ११९ ते १२४		कालखंड-आठ	३ ते ८
„ „ ची स्थापना	११७	कालिदास	५२
उ, ऊ		कामवेल	१२५
ऊर्ध्वा नौका	१६	कुशान काल	४७
उन्नता नौका	१६	कुशान राजे	४६
ऊर	४०	केग्विन	१२६
उलंडी	२७	केनेडी डॉक्टर	४१
ऊ		कोठारी वालचंद हिराचंद	१८९
ऊर्गवेद	३,४,१८,३९	कोरीव लेणी कान्हेरी	२३
„ कथा	११	कोरीव लेणी अजिंठा	२३
„ दाखले	२९,३०	कोस्टल ट्रॅफिक कन्ट्रोल बिल	१८५
ए		कोस्टल रिझर्वेशन बिल	१९४
एडन	१३१	कौटिलीय अर्थशास्त्र	३,५,१०,११
एलफिन्स्टन	५१	कौटिल्य	५,४५
एलिझाबेथ राणी	११७,१२१	क्लोपे, मि.	४२
एलिझाबेथ राणीचें पत्र	११८	ख	
ऐ		खांदेरी-उंदेरी बेटें ९४,९८,९९,१०१, १०२,१०९	
ऐनी अकबरी	७	खुशु दुसरा	२४,४९
औ		खेरवाह	७४
औरंगजेबाचें आरमार	८१	ग	
क		गत्तरा नौका	१६
कर्निगहॅम	२१	गर्भरा नौका	१५

विषय	पृष्ठ	विषय	पृष्ठ
गर्मिणी नौका	१६	चिटणीस बखर	९३
गॅटबफ	९६	चीनशीं युद्ध	१३६
गामिनी नौका	१६	चोल राजे	५५
गांधी-महात्मा	१८६	ज	
ग्रिफिथ जे.	२३, २५	जॅक्सन, ए. एम्. टी	४१
गुप्तकाल	३, ६	जंघाला नौका	१६
गुमती	७४	जनक जातक ग्रंथ	१९
गोदी	४४, ४८	जपान	५५, ५८, १६४, १६५
„ कलकत्त्याची	१४३, १४७	जमशेट नसरवाजी	२२९
„ मुंबईची	१४१ ते १४३, १४७	जयपाळ राजा	९१
„ सुरतेची	१४७	जहांगीरचें आरमार	७९, ८०
„ हिंदी प्रसिद्ध	१५७	„ इंग्रजांस फर्मान	१२०
गोलंदाज	७४	जाट लोक	५४, ५९, ६०
गोवळकोंडा आरमार	८५	जाफरल्लाखान, सर महंमद	१७३, १७४, १७५
गौतमधर्म सूत्रें	३३	जावाबेट-वसाहत	५१, ५४, ५८
गौर बंदर	७९	जोशामी-आरबी चांचे	१२९, १३०
घ		झ	
घियासुद्दीन मुल्तान	६२	झेंदा आवेस्ता	४
च		ट	
चचनामा	६, ७	टाका कसू डॉ.	६, ५५
चर्विल, मि.	२३१	टागोर रवीन्द्रनाथ	२२७
चण्डी, कविकंकण	५३	टालेमीज जाग्रफी	४६, ४७
चपला नौका	१५	टेरी	८४
चंद्रगुप्त मौर्य	५, ४५, ४६, ७३	टेलर डॉ.	१५०
चाणाक्य आर्य	५, १०, ४५, ४६	“ डफरिन ” ट्रेनिंग शिप	१७७, १८०, १९३, १९६
चापा वंशज लोक	५४	डांक मद्दत	१६२
चालुक्य	४९		
चापज	५४		

